

Union Actien-Gesellschaft für See- und Fluss- Versicherungen in Stettin

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Schenker & Co,
BERLIN.
ZWEIGNIEDERLASSUNG
STETTIN
BOLLWERK 4/5 (ODERHOF)

Internationale Speditionen

Lagerung und Leichterung
Frachtübernahme für alle Transporte
von und nach
Skandinavien — Finnland — Baltikum

über Stettin
erteilen kostenlos.

Telegr.-Adr.: Frachtschenker — Fernsprecher 351 71
Mosse Code

C. F. Weber

Fabrik der Vereinigten Dachpappefabriken
Aktien-Gesellschaft Stettin — Stammhaus gegr. 1846

Teerdestillation Dachpappenfabrik

liefern preis- u. frachtgünstig
für den Export:

**Destillierten Steinkohlen-
teer, Pech, Karbolineum,
Kaltasphalt „Webas“**
sowie alle Teer- und Asphalt-Erzeugnisse

Spezialität: Talcumierte Teerdachpappen

NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN / AUGUSTASTR. 12

FERNSPRECHER 28696 :: TEL.-ADR.: „NORDOSTSEE“

BEFRACHTUNG, SPEDITION UND KLARIERUNG
ÜBERNAHME SÄMTL. SEE- UND BINNENTRANSPORTE



Didier-Stettin

liefert

feuerfeste Materialien

für Kupolöfen :: Hochöfen :: Glühöfen
 jeder Art :: Schmiede- u. Härteöfen :: Kessel-
 einmauerungen :: Kesselfeuerungen jeder Art ::
 Kohlenstaub- und Oelfeuerungen :: Generatoren ::
 Kalköfen :: Zement-Drehrohröfen :: Wannen- und
 Hafenglasöfen :: Ausmauerung von Säurebehältern
 Herde und Backöfen :: Ausmauerungen von
 Schornsteinen u. Rauchkanälen u. a. m.

Bitten Spezial-Offerten einzuholen.



Technische Beratungen und Ingenieurbesuch kostenlos!

Stettiner Chamotte-Fabrik

Akt.-Ges., vorm. Didier

Werk Stettin



Nach Estland und Finnland über Steffin

Regelmäßiger Passagierdampferdienst

Stettin-Reval-Helsingfors

mit den Schnelldampfern „Rügen“ u. „Ariadne“

ABFAHRTEN:

Von Stettin:	{ D. „Rügen“ jeden	Sonnabend	} 16 Uhr
	{ D. „Ariadne“ „	Mittwoch	
Von Helsingfors:	{ D. „Rügen“ „	Mittwoch	12 Uhr
	{ D. „Ariadne“ „	Sonnabend	14 Uhr
Von Reval:	{ D. „Rügen“ jeden	Mittwoch	17 Uhr
	{ D. „Ariadne“ „	Sonnabend	20.30 Uhr

Gesellschaftsreisen nach Finnland, dem Land der 1000 Seen

mit Doppelschrauben-Schnelldampfer „RÜGEN“ von Stettin.

7 tägige Reisen vom 17. Mai bis 6. September.
Abfahrten von Stettin jeden Sonnabend 16 Uhr.
Preise RM. **213.—** bis **233.—**

14 tägige Reisen — Abfahrten von Stettin am
19. 7., 2. 8., 16. 8., 30. 8., 16 Uhr.
Preise RM. **455.—** bis **475.—**

17 tägige Reisen — Abfahrt von Stettin am
9. 8., 16 Uhr.

Preise RM. **590.—** bis **610.—**

In den Preisen sind sämtl. Kosten, wie Seereisen, Landreisen, Verpflegung an Bord und an Land, Unterkunft, Besichtigung der Sehenswürdigkeiten usw. einbegriffen.

Ausführliche Fahrpläne und Programme durch:

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Reederei des Dampfer „Rügen“

Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors

Agentur Gustav Metzler, Stettin.

Reederei des Dampfer „Ariadne“

Nach Riga der Seeweg über Stettin

Regelmäßige Passagierdampferverbindung

Stettin—Riga

mit den Schnelldampfern „Nordland“ und „Regina“

Abfahrten: von Stettin jeden Sonnabend 15,15 Uhr, von Riga jeden Sonnabend 16 Uhr.

Dampfer „Ostsee“

Abfahrten: von Stettin jeden Freitag 18 Uhr, von Riga jeden Dienstag 16 Uhr.

Bequemste Verbindung zwischen Deutschland und Lettland

Ausführliche Fahrpläne durch

RUD. CHRIST. GRIBEL, STETTIN

Nach Schweden über Stettin

Regelmäßige Passagierdampferverbindung

Stettin—Stockholm

mit den Schnelldampfern „Viktoria“ und „Nürnberg“

Abfahrten:

von Stettin	{ D. „Viktoria“ am 5. und 20. des Monats	} 18 Uhr
	{ D. „Nürnberg“ am 10. und 25. des Monats	
von Stockholm	{ D. „Nürnberg“ am 3. und 18. des Monats	} 17 Uhr
	{ D. „Viktoria“ am 13. und 28. des Monats	

Sind dies Sonntage und Feiertage, erfolgt die Abfahrt bereits am Tage vorher.

Alle näheren Auskünfte und Fahrpläne durch die Reedereien:

Rud. Christ. Gribel, Steffin
für D. „Viktoria“

Steffiner Dampfer-Compagnie A.-G., Steffin
für D. „Nürnberg“



WERBEDRUCKSACHEN
 verlangen ein besonders anziehendes Gewand, also auch ein wirkungsvolles Papier. Wählen Sie für Ihre Werbeschriften, ganz besonders aber für die Ausstattung Ihrer Geschäftsbriefpapiere die vornehm-gediegene, griffig-zähe, gebrauchstüchtige und dabei sehr preiswerte Papiermarke **FELDMÜHLE SPECIAL-BANK-POST.**
 Verlangen Sie das Angebot Ihres Papiergroßhändlers.
FELDMÜHLE,
 Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, Stettin

Geschäftsstellen in Pommern:

Die tragbare elektrische **SINGER**



Nähe elektrisch

auch in monatlichen Raten von M. 10.- gegen bar nur M. 260.- Unverbindliche kostenlose Vorführung in eigenen Hause

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

- Anklam, Peenstraße 7
- Barth, Lange Straße 50
- Belgard (Persante), Karlstraße 27
- Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
- Bublitz, Poststraße 144
- Bütow, Lange Straße 68
- Demmin, Luisenstraße 28
- Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7
- Greifswald, Lange Straße 15
- Köslin, Bergstraße 1
- Kolberg, Kaiserplatz 6
- Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57
- Neustettin, Preußische Straße 2
- Pölitz, Baustraße 7
- Polzin, Brunnenstraße 17
- Pyritz, Bahnerstraße 50
- Rügenwalde, Lange Straße 32
- Schivelbein, Steintorstraße 24
- Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3
- Stettin, Gießereistraße 23
- Stettin, Breite Straße 58
- Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
- Stralsund, Apollonienmarkt 7
- Swinemünde, Färberstraße 5
- Wolgast, Wilhelmstraße 4

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Organ der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin
Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin.
des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.
und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

Herausgeber Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil H. Jaeger, alle in Stettin.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Für nicht erbetene Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Nr. 14

Stettin, 15. Juli 1930

10. Jahrg.

Der Stettiner Hafen und der Handel mit dem Osten.

Von Dr. sc. pol. Ernst Oldenburg,

Leiter der Wirtschaftsabteilung der Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.

Die politischen Verschiebungen Osteuropas haben im Zusammenwirken mit den wirtschaftlichen Folgeerscheinungen des Weltkrieges die Bedeutung des Stettiner Hafens für den Handel mit dem Osten nicht unwesentlich beeinflußt. Unter den deutschen Seehäfen der Vorkriegszeit bestand nur im Westen des Reiches eine bedeutsame Wettbewerbsfrage, ausgedrückt in den Konkurrenzverhältnissen der großen nordwesteuropäischen Welthäfen, während sich der Verkehr über die Ostseehäfen unter deutschen Bruderhäfen aufteilte. Das Neuartige der deutschen Seehafenfrage in der Nachkriegszeit liegt darin, daß in Analogie zum Westen ein ostdeutsches Verkehrsproblem akut wurde. Dennoch ist die Beobachtung zu machen, daß trotz der erschwerten Wettbewerbslage des Stettiner Hafens der Handel mit dem Osten über Stettin im Vergleich zur Vorkriegszeit eine Zunahme erfahren hat.

Diese Erscheinung ist zunächst um so auffälliger, als der Stettiner Hafen unter den deutschen Handelshäfen am schwersten durch den Versailler Vertrag betroffen wurde, was allein zahlenmäßig dadurch zum Ausdruck kommt, daß Stettin im Gegensatz zu den Nordseehäfen immer noch nicht den vollen Friedensverkehr erreicht hat, sondern im Jahre 1929 erst wieder 78,7% des seewärtigen Warenein- und Ausganges von 1913 aufweist.

Bei näherer Betrachtung der Verhältnisse ist die Erklärung für die zunehmende Bedeutung des Stettiner Hafens für den Handel mit dem Osten jedoch nicht schwer zu finden, denn trotz der politischen Zerreißen von wirtschaftlich zusammengehörenden Gebietsteilen läßt sich das natürliche Austauschbedürfnis, das gerade in diesem Teile Europas durch die enge Berührung von Agrar- und Industriestaaten besonders rege ist, nicht unterbinden und Stettin ist heute mehr denn je dazu berufen, das mitteleuropäische Interesse am Ostseehandel und insbesondere mit den östlichen Uferstaaten wahrzunehmen. Dient doch die deutsche Stadt Danzig mit ihren Hafeneinrichtungen fast ausschließlich fremdländischen Verkehrszwecken. Königsberg, seiner geographischen Lage nach durchaus als deutscher Uebergangshafen nach dem Osten prädestiniert, ist durch die unnatürliche Bildung des sogenannten polnischen Korridors vom deutschen Wirtschaftskörper mehr oder minder abgedrosselt, während Memels Hafenfunktion verkehrspolitisch betrachtet das Los von Danzig teilt, abgesehen davon, daß sein Hinterland ebensowenig wie dasjenige von Danzig und Königsberg den industriellen Versorgungsansprüchen Osteuropas genügen kann.

Leopold Ewald, Stettin

Gegründet 1854

Eigenes Geschäftshaus: Grosse Lastadie 57

Drahtanschrift: „Spedierwald“ — Fernruf: 30917, 31776



**Spezialspediteur
für den Osten**

So ist Stettin heute Hauptträger des deutschen Seehandels nach dem Osten und muß in der Intensivierung gerade dieser Verkehrsrichtung einigermaßen Ausgleich für die schweren Schädigungen suchen, die seine Seehafenstellung durch die Fortnahme der Provinz Posen und der wichtigsten Teile Ostoberschlesiens schwer erschütterte.

Unter dem Verkehr mit dem Osten ist in den folgenden beiden Uebersichten der Gesamtverkehr Stettins mit Finnland, europäischem Rußland, Lettland, Estland, Litauen (Memel) und Danzig einschl. Polen verstanden worden, weil diese Zusammenfassung am ehesten einen Vergleich mit dem Friedensstand zuläßt.

Tabelle 1.

Stettins seewärtiger Güterverkehr mit dem Osten insgesamt nach Eingang und Ausgang in den Jahren 1913, und 1925 bis 1929.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1913*)	289 256	249 736	538 992
1925	399 334	190 311	589 645
1926	273 034	301 537	574 571
1927	336 074	192 155	528 229
1928	421 386	268 677	690 063
1929	347 347	337 743	685 090

Die folgende Uebersicht 2 erläutert die innere Struktur der Warenzusammensetzung im Stettiner Verkehr mit dem Osten, gemessen am Zustand von 1929.

Tabelle 2.

Stettins seewärtiger Güterverkehr mit dem Osten nach Hauptgüterarten im Jahre 1929.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

a) Eingang		b) Ausgang	
Oelfrüchte	4 318	Getreide	146 771
Flachs und Hanf	12 136	Kartoffeln	4 129
Obst	1 986	Küchengewächse	2 018
Holz und Holzwaren	240 771	Obst und Südfrüchte	4 598
Fleisch (Speck)	1 492	Faßholz	1 685
Butter	23 239	Heringe	877
Eier	3 586	Mehl	11 491
Käse	980	Sojaöl	4 324
Erden und Steine	6 198	Zucker	16 059
Zündhölzer	2 905	Oelkuchen	17 825
Garne und Gewebe	4 500	Erden und Steine	9 112
Gummischuhe	2 641	Chemikalien	6 522
Zellulose	16 252	Farben	2 303
Alteisen	4 814	Düngemittel	33 208
Sonstiges	21 529	Gewebe u. Webwaren	5 572
	347 347	Papier und Pappe	6 772
		Stein- und Tonwaren	7 241
		Glas- und Glaswaren	1 671
		Eisen, Eisenwaren, Maschinen	35 948
		Zink und Zinkbleche	909
		Kupfer	1 282
		Elektrotechnische Erzeugnisse	6 095
		Sonstiges	11 331
			337 743

Eine Vorstellung über die wachsende Bedeutung des Handels mit dem Osten via Stettin erhält man, wenn man den Ostverkehr in Beziehung zum gesamten seewärtigen Güterumschlag im Stettiner Hafen setzt. Im Jahre 1913 wurden rd. 6,2 Millionen t in Stettin umgeschlagen, wovon 539 000 t — das sind 8,5% — auf den Verkehr mit dem Osten kamen. Von dem absolut geringeren Gesamtumschlag des Jahres 1929 in Höhe von 4,9 Millionen

*) Europäisches Rußland und Finnland.

t beträgt der Ost-Anteil 685 000 t, also fast 150 000 t mehr als 1913, was einem Anteil von 14% am Stettiner Gesamtverkehr entspricht.

Handelte es sich bisher um die zahlenmäßige Vermittlung eines Gesamtbildes unter der begrifflichen Zusammenfassung „Handel mit dem Osten“, so mag die folgende Uebersicht eine Aufteilung des Warenaustausches nach den beteiligten Ländern geben.

Tabelle 3.

Stettins seewärtiger Güterverkehr mit dem Osten nach Ländern im Eingang und Ausgang in den letzten drei Jahren.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Eingang aus	1927	1928	1929
Finnland	201 978	269 711	200 700
Rußland	56 881	68 642	82 499
Lettland	46 637	55 107	38 733
Estland	20 800	19 753	17 834
Litauen (Memel)	4 709	3 454	5 191
Danzig einschl. Polen	5 071	4 719	2 388
Ausgang nach			
Finnland	90 253	111 823	154 906
Rußland	19 744	19 258	21 758
Lettland	32 533	63 586	85 175
Estland	12 695	40 504	53 009
Litauen (Memel)	23 540	24 867	14 014
Danzig einschl. Polen	13 392	8 639	8 880

Abgesehen von Steigerungen des Verkehrs namentlich im Ausgang nach Finnland und Lettland, aber auch im Eingang aus Rußland, den Haupt-handelskontrahenten, fällt der relativ geringfügige russische Anteil am Gesamtverkehr auf, an den sich gerade die meisten Hoffnungen beim Gedanken an den Handel mit dem Osten knüpfen. Im Vergleich zu den Jahren 1924, 1925 und 1926 mit Ausgängen nach Rußland in Mengen von 9 000, 26 500 und 16 500 t und Eingängen aus Rußland in Mengen von 5 500, 73 000 und 24 000 t ist eine wesentliche Besserung festzustellen, die allein schon aus der Beseitigung der Unstetigkeit der früheren Zahlenreihen abzuleiten ist.

Wie Schweden im Verkehr Stettins mit Skandinavien mengenmäßig an erster Stelle steht, so beansprucht Finnland unter den Oststaaten das Hauptinteresse. Die Zahl der nach Finnland ausgeführten Güterarten ist größer als die auf umgekehrtem Wege nach Stettin importierten Mengen. Dies wird durch den produktiven Charakter dieses Landes bestimmt, das nur in seiner südlichen Region den Bau von Feldfrüchten gestattet und daher in gleichem Maße für Agrar- wie Industrieprodukte aufnahmefähig ist, für die es im Tausch den Hauptreichtum seines Landes, das Holz und seine Verarbeitungen abgibt. Aber auch finnländische Agrarerzeugnisse, vor allem Butter, suchen dank der speziellen Einrichtungen für Transport und Lagerung dieser letzteren Güterart in steigendem Maße den Weg über Stettin. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß mit Rücksicht auf die große Bedeutung des Stettiner Hafens für die deutsche Buttereinfuhr aus dem Osten, namentlich auch aus Lettland und Estland, wie aus den folgenden Tabellen ersichtlich ist, eine wesentliche Erweiterung der Kühl- und Gefrierräume im Kaischuppen VI des Freihafens so rechtzeitig in diesem Frühjahr fertiggestellt wurde, daß sie für die laufende Betriebsperiode bereits dienstbar gemacht werden konnte.

Der Stettiner Warenverkehr mit Finnland entwickelte sich während der letzten 3 Jahre in den Hauptgüterarten wie folgt:

Tabelle 4.

Stettins seewärtiger Warenverkehr mit Finnland.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Eingang aus Finnland	1927	1928	1929
Holz aller Art	175 381	236 020	165 383
Papier und Pappe	16 377	20 739	22 497
Butter	3 216	2 983	4 053
Käse	1 539	881	970
Preisselbeeren	1 283	1 020	1 295
Ausgang nach Finnland			
Getreide	1 005	20 531	68 537
Obst	1 243	1 873	2 053
Südfrüchte	1 001	938	2 082
Zucker	17 171	14 694	9 131
Oelkuchen	18 357	13 974	15 855
Eisen aller Art	13 839	15 212	11 721
Kohlen, Koks	8 285	37	41

Lettland steht, gemessen an der Menge der umgeschlagenen Güter, im Verkehr Stettins mit dem Osten an zweiter Stelle. Mit seinem Haupthafen Riga stand Stettin bereits unter russischer Herrschaft in engstem Seeverkehr. Da es Lettland in der Nachkriegszeit gelungen ist, erfolgreiche Maßnahmen zur Hebung der Milchwirtschaft zu treffen, ist es nicht weiter verwunderlich, daß, wie bereits

kurz angedeutet wurde, hier das Hauptkontingent der über Stettin eingeführten Butter liegt. Aber auch Flachs, Oelfrüchte, Sämereien, Holz, roh und bearbeitet, spielen in der Einfuhr aus Lettland nach Stettin eine bedeutende Rolle. Als Abnehmer der über Stettin gehandelten Ausfuhrware bezieht Lettland vor allem Getreide, Düngemittel und Baustoffe wie Zement und Eisen. Dadurch, daß die klimatischen Verhältnisse einen intensiven Landbau gestatten, nimmt besonders der Superphosphatexport nach dort, namentlich im letzten Jahre, einen beachtlichen Umfang ein.

Tabelle 5.

Stettins seewärtiger Verkehr mit Lettland.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Eingang von Lettland	1927	1928	1929
Oelfrüchte, Sämereien	4 457	915	1 699
Flachs	7 494	3 084	4 787
Holz aller Art	14 664	21 766	12 096
Butter	9 965	11 065	10 208
Eier	1 954	1 266	376
Holzwaren	3 116	4 470	2 982
Ausgang nach Lettland			
Getreide	1 516	26 990	43 118
Zucker	2 832	3 248	2 863
Zement	2 476	2 243	2 288
Eisen	6 303	7 503	7 442
Superphosphat	3 866	3 547	11 352

In ganz ähnlicher Zusammensetzung wie mit Lettland spielt sich der Stettiner Warenverkehr mit Estland ab, wie ja auch der wirtschaftliche Charakter dieser beiden Länder keine großen Unterschiede aufweist. Auch hier steht unter den Einfuhrgütern in Stettin Butter, die über Reval verladen wird, mit über 7 000 t an erster Stelle. Trotz des vorwiegend agrarischen Charakters dieses Landes ist hier ebenso wie in den übrigen Oststaaten eine erneute Industrialisierung seit der Loslösung vom russischen Wirtschaftskörper festzustellen. Unter den Ausfuhrgütern nach Estland ist ebenso wie im Verkehr mit Lettland an erster Stelle der Roggenexport zu nennen, der im Jahre 1929 im Vergleich zu 1928 um mehr als 100% gestiegen ist.

Tabelle 6.

Stettins seewärtiger Warenverkehr mit Estland.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Eingang aus Estland	1927	1928	1929
Flachs	1 273	984	358
Holz aller Art	994	1 145	163
Butter	7 124	7 792	7 318
Eier	599	893	1 466
Papier und Pappe	1 171	2 301	2 798
Ausgang nach Estland			
Getreide	255	15 697	35 114
Zucker	1 708	4 119	3 467
Oelkuchen	776	2 289	675
Superphosphat	545	5 401	2 408
Eisen	3 810	3 705	3 650

Mit Rücksicht auf den territorialen Umfang des europäischen Rußland — namentlich im Vergleich zu den vorher genannten Staaten — läßt die Beteiligung der U. d. S. S. R. am Ostseehandel noch manche Wünsche offen. Abgesehen davon, daß der wirtschaftliche Umwandlungsprozeß dieses Landes noch nicht vollzogen ist, ist die U. d. S. S. R. durch eine glückliche Rohstoffverteilung bei der im übrigen agrarischen Produktionsgrundlage mehr wie



Stettin und seine Zufahrtstraße zum Meer aus der Vogelschau.

jeder andere Staat vom Weltmarkt unabhängig. Glaubte man bereits vor Jahren in der Belebung des russischen Außenhandels einen wichtigen Faktor zur Behebung der Weltwirtschaftskrise wenigstens in ihrem europäischen Teilgebiet sehen zu müssen, so ist heute wie damals selbst bei optimistischer Auffassung noch nicht vorauszusehen, wie sich die Dinge gestalten werden.

Neben Holz sind als wichtigstes Einfuhrgut aus Rußland Flachs und Hanf zu nennen, zu denen in den letzten beiden Jahren noch Zündhölzer hinzugekommen sind. Unter den aus Rußland importierten Industriewaren sind vor allem Gummischuhe zu nennen und, wenn auch in abnehmendem Maße, Eisen und Eisenwaren. Die Ausfuhr nach Rußland bleibt hinter der Einfuhr von dort mengenmäßig weit zurück.

Tabellene 7.

Stettins seewärtiger Warenverkehr mit Rußland (U. d. S. S. R.)

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Eingang aus Russland	1927	1928	1929
Flachs, Hanf, Heide, Werg	1346	1725	5012
Holz aller Art	23959	26971	55291
Butter	2799	2853	1646
Eier	7823	4280	1648
Eisen und Eisenwaren	11302	12829	4204
Zündhölzer	—	1002	2729
Ausgang nach Russland			
Steinkohlen	2176	252	225
Eisen aller Art	5734	8066	5623
Maschinen	3616	2592	2536
Elektrotechnische Erzeugnisse	2487	2428	618

Litauen spielt zahlenmäßig im Handel mit dem Osten die geringste Rolle. Die unglückliche Lösung der Memelfrage hat diesem Lande schwerste wirtschaftliche Hemmungen auferlegt, die auch bei seinem Verkehr mit dem Stettiner Hafen offensichtlich zum Ausdruck kommen. Als wichtigste Tauschwaren sind im Eingang aus diesem Lande Sämereien, Oelfrüchte, Papier und Pappe und im Ausgang nach dort Zement und Superphosphat zu nennen, wobei nicht verschwiegen werden kann, daß gerade in diesen beiden letzten Güterarten im Jahre 1929 beträchtliche Rückgänge festzustellen sind.

Tabelle 8.

Stettins seewärtiger Warenverkehr mit Litauen (Memel)

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Eingang aus Litauen (Memel)	1927	1928	1929
Sämereien, Ölf Früchte	2224	297	1121
Papier und Pappe	435	1595	2488
Ausgang nach Litauen (Memel)			
Zement	2481	2934	1906
Superphosphat	18433	16425	9199

Zum Schlusse seien noch einige Bemerkungen über die günstige Verkehrslage des Stettiner Hafens gerade im Verkehr mit dem Osten gestattet. Die zentrale Lage Stettins im Ostseegebiet bringt es mit sich, daß von hier aus die denkbar besten Verbindungen nicht nur von Deutschland, sondern auch von einer Reihe anderer mitteleuropäischer Staaten, vor allem der Tschechoslowakei, Oesterreich, Un-

Bermania-Versicherung



Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Aktienkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen:

30 Millionen RM.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

100 Millionen RM.

Gesamtbestand in der Lebensversicherung:

rd. 450 Millionen RM.

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,

Auto-, Feuer-,

Einbruchdiebstahl-,

Transport-, Reisegepäck-

Versicherungen

Auskunft erteilen die **Generaldirektion Stettin, Paradeplatz 16** und sämtliche Vertreter.

garn usw. bestehen. Beträgt beispielsweise doch die Fahrtdauer von Stettin nach Riga nur 38, nach Helsingfors 40, nach Reval 46 und nach Leningrad 62 Stunden. In Anpassung an die Lebensmittelfuhr aus dem Osten lassen die Stettiner Reedereien Rud. Christ. Gribel und Stettiner Dampfer-Compagnie nach dieser Verkehrsrichtung besondere mit Kühlräumen ausgestattete Dampfer laufen, die ihr Gut im Stettiner Hafen entweder direkt in Kühlwaggons verladen oder auf Lager in die vorher erwähnten und erweiterten Kühl- und Gefrierräume im Kaischuppen VI geben. Aber auch

eines noch verdient hervorgehoben zu werden, daß die vorgenannten Reedereien gerade von Stettin aus denkbar günstige Passagierlinien mit sämtlichen Hafenplätzen des Ostens unterhalten, unter denen besonders der Verkehr mit Helsingfors, wo modernste Passagierdampfer wie „Rügen“, „Nordland“, „Ariadne“ und „Jlmatar“ u. a. laufen, oder im Verkehr mit Riga, Reval, Kotka, Wiborg und Leningrad Dampfer wie „Nordland“, „Regina“, „Ostsee“, „Straßburg“, „Nürnberg“, „Sachsen“ und „Preußen“, um einige Beispiele herauszugreifen, zu nennen sind.



An der Einfahrt zum Stettiner Freibezirk.



Stettin, Hafenpartie auf der Oder.

**Reklame ist teuer, aber noch
teurer ist keine Reklame.**

Die Finnländischen Vereinigten Fonds-Banken im Jahre 1929.*)

Von Dr. phil. A. E. Tudeer, Statistiker der Bank von Finnland.

Die Geschäftslage der Finnländischen Vereinigten Fonds Banken (Joint Stock Banks) war während des Jahres 1929 in jeder Hinsicht gekennzeichnet durch die besonderen Verhältnisse, die in Finnland bereits Mitte 1928 ihren Anfang nahmen. Im allgemeinen waren die Banken in schwieriger Lage und der Umsatz ging zurück. Im folgenden sollen die wichtigsten Punkte des Geschäftsverlaufes hervorgehoben werden.

Anzahl und Größe der Banken.

Die Anzahl der Banken belief sich auf 17 gegen 18 im Vorjahr. Die Maakuntain Pankki Oy. entstand durch die Fusion von drei mittelgroßen Banken. Diese Banken, die bereits seit Anfang des Jahres auf gemeinsame Rechnung gearbeitet hatten, gingen die endgültige Fusion im Juni 1929 ein. Zu Beginn des Jahres 1929 begann eine kleine neue Bank, Etelä-Pohjanmaan Pankki O. Y. ihre Geschäfte. Gegen Ende des Jahres war eine der kleinen Banken, Atlas-Bank A. B., gezwungen zu liquidieren und in einer der großen Banken aufzugehen. Einstweilen führt sie allerdings ihre Geschäfte formell noch unter dem alten Namen.

Im Laufe des Jahres 1929 wurde die Anzahl der Geschäftsstellen von 604 auf 628 erhöht. 382 davon sind auf die Städte verteilt, 246 liegen auf dem Lande. Wenn die 14 Filialen der Bank von Finnland und ihre 2 Agenturen dazu gerechnet werden, ergibt sich als Gesamtsumme für die Zahl der Geschäftsstellen 644 am Ende des Jahres 1929. Es kam also durchschnittlich eine solche Stelle auf je 5700 Einwohner.

Der Jahresbeginn brachte eine ähnlich günstige Weiterentwicklung der Geschäfte wie in den vorhergehenden Jahren, die aber allmählich mit der Verschlechterung der allgemeinen Marktlage nachließ. Das geht z. B. aus den Bilanzabschlüssen hervor, die im Juni 700 Mill. Fmk. mehr aufweisen als zu Anfang des Jahres, aber zum Jahresschluß auf das Niveau des Vorjahres gesunken waren. Der Umsatz der Banken in den letzten Jahren geht vergleichsweise aus folgender Tabelle hervor:

	Gesamter Umsatz Mill. Fmk.	Gesamt-Bilanz Mill. Fmk.
1924	405 388.7	7 657.5
1925	415 013.1	7 478.8
1926	460 269.7	8 247.1
1927	540 874.8	9 541.8
1928	605 444.7	10 900.5
1929	592 545.3	10 893.6

Während der gesamte Umsatz in den vorhergehenden Jahren eine gleichmäßige Zunahme zeigt, im letzten Falle sogar um 11,9%, ist er im Jahre 1929 um 2,2% zurückgegangen. Wenn man die Banken nach ihrem gesamten Umsatz einteilt, ergibt sich folgende Tabelle:

Höhe des Umsatzes	Anzahl der Banken	
	1928	1929
Ueber 150 000 Mill. Fmk.	2	2
40 000 - 100 000 " "	3	3
10 000 - 40 000 " "	5	2
5 000 - 10 000 " "	1	2
1 000 - 5 000 " "	6	6
Unter 1 000 " "	1	2

*) Aus „Bank of Finland — Monthly Bulletin“.

Teilt man die Banken nach ihren Bilanzen ein, so ergibt sich für 1929 folgende Tabelle.

Gesamt-Bilanz	Anzahl der Banken	Bilanz Mill. Fmk.	Gesamt %
Ueber 2 500 Mill. Fmk.	2	5 788.3	53.1
1 000 - 2 500 " "	1	1 262.3	11.6
500 - 1 000 " "	3	2 284.8	21.0
200 - 500 " "	2	606.5	5.6
100 - 200 " "	5	751.4	6.9
Unter 100 " "	4	200.2	1.8

Bilanzen der Vereinigten Fonds Banken.

Die Bilanzen der Vereinigten Fonds-Banken setzten sich für die Jahresabschlüsse 1927-29 folgendermaßen zusammen:

	Aktiva		
	1927 Mill. Fmk.	1928 Mill. Fmk.	1929 Mill. Fmk.
Kassenbestand	307.7	354.5	305.9
Ausländische Korrespondenten	241.8	159.9	174.8
Ausländische Rechnungen	124.8	95.7	59.1
Inländische Rechnungen	2 576.8	3 257.7	3 297.3
Darlehen	2 251.1	2 594.4	2 636.0
Kassenkredite	1 229.2	1 475.9	1 411.5
Einheimische Korrespondenten	2 060.7	2 196.7	2 221.3
Obligationen	152.4	189.2	175.2
Aktien	151.5	107.5	90.9
Depositen-Zertifikate anderer Banken	12.5	18.8	15.2
Zinszuwachs	75.0	93.6	92.9
Bankprämissen	165.4	220.4	257.4
Mobilien	5.0	4.0	5.0
Diverse Aktiva	124.9	132.2	151.0
Insgesamt	9 541.8	10 900.5	10 893.5
	Passiva		
	1927 Mill. Fmk.	1928 Mill. Fmk.	1929 Mill. Fmk.
Aktienkapital	923.0	1 110.0	1 115.0
Reservefonds	456.7	552.5	568.1
Andere Fonds	317.1	282.2	292.8
Depositen	4 677.9	5 135.0	5 228.5
Sparkonten	608.7	708.2	766.7
Laufende Konten	784.0	760.0	723.7
Bank-Post-Wechsel	215.1	202.4	169.1
Ausländische Korrespondenten	359.4	529.1	482.4
Einheimische Korrespondenten	910.9	776.7	762.1
Diskontierte Wechsel	55.4	604.1	490.4
Diverse Verbindlichkeiten	233.6	240.3	294.5
Insgesamt	9 541.8	10 900.5	10 893.5

In den meisten Punkten zeigt 1929 nur geringe Abweichungen von den vorhergehenden Jahren. Trotzdem muß auf einzelne Posten noch besonders eingegangen werden.

Eigene Kapitalien.

Nach der gemeinsamen Hauptbilanz der Vereinigten Fonds Banken, die oben wiedergegeben wurde, sind die Kapitalien der Banken unter Einrechnung der Gewinn- und Verlustkonten im Jahre 1929 um 31,2 Mill. Fmk. angewachsen. Das Aktienkapital wurde um 5 Mill. erhöht dank der Neugründung einer Bank mit 10,0 Mill. Fmk. Kapital, während andererseits bei der bereits erwähnten Bankfusion die neugegründete Bank ein Kapital erhielt, das 5 Mill. Fmk. weniger betrug, als die Summe der Kapitalien der betreffenden Banken vor der Fusion ergeben hätte. Was die übrigen Veränderungen bezüglich der Kapitalien der Banken anbetrifft, so werden diese am besten auf dieselbe Weise klargelegt wie in früheren Berichten. Da Kapitalüberschreibungen meist nach den Generalversammlungen der Aktionäre der Banken in der Zeit zwischen

Januar und März vorgenommen werden, so bekommt man den besten Ueberblick über den Stand der Kapitalien, wenn man die Abrechnungen per Ultimo März der einzelnen Jahre vergleicht. Diesem Ueberblick soll folgende Tabelle dienen:

	31. März	31. März	Bewegung	
	1929	1930	1928	1929
Aktienkapital	1 112,9	1 115,0	+143,9	+2,1
Reservefonds	596,0	596,3	+80,2	+9,7
Aktien-Neuausgabe	—	—	-113,3	—
Insgesamt	1 699,5	1 711,3	+110,8	+11,8

Die Vergrößerung des eigenen Aktienkapitals der Banken und der Reservebestände betrug im Jahre 1925 24,4 Mill. Fmk., stieg 1926 auf 106,1 Mill. Fmk. und 1927 auf 392,8 Mill. Fmk.; damit war die Periode des schnellen Aufstieges zu Ende. Die Kapitalvergrößerung betrug 1928 nur 110,8 Mill. und fiel 1929 auf den unbedeutenden Wert von nur 11,8 Mill. Fmk. Diese Ziffern illustrieren sehr deutlich den Verlauf der Geschäfte in Finnland. Da die Depositen nur sehr langsam zunahmen, hat sich das Verhältnis vom eigenen Kapital der Banken zu den Depositen kaum geändert. Die eigenen Kapitalien machten gegen Ende März ca. 22% von letzterem aus.

Außer diesen eigenen Kapitalien besitzen die Banken kleinere Beträge, die für besondere Zwecke beiseite gelegt sind. Ende März verfügten sie über noch nicht disponierte Gewinne in Höhe von 43,2 Mill. Fmk. Die Pensionsfonds, die auch erwähnt werden müssen, beliefen sich auf 53,4 Mill. Fmk.

Einheimische Depositen.

Die einheimischen Depositen der Vereinigten Fonds Banken (inbegriffen einen relativ unbedeutenden Betrag langfristiger Depositen in Fmk. von ausländischen Depositen) beliefen sich in den Jahren 1928/29 auf folgende Beträge:

	1928	1929	1928	1929
	Mill. Fmk.	Mill. Fmk.	Mill. Fmk.	Mill. Fmk.
Kontokorrent	760,0	724,0	-24,0	-36,0
Einheimische				
Korrespondenten	776,7	762,1	-14,2	-14,6
Depositen	5 135,0	5 228,5	+457,1	+93,5
Sparkonten	708,2	766,7	+99,5	+58,5
Insgesamt	7 379,9	7 481,3	+398,4	+101,4

Wie im Jahre 1928 zeigte sich auch im letzten Jahre ein Abnehmen der kurzfristigen Einlagen, während im Gegenteil die eigentlichen Ersparnisse auf Sparkonten und Depositen etwas zunahmen. Die Zunahme der Depositen stellt allerdings nur einen Bruchteil der Einlagen des Jahres 1928 dar, obgleich auch schon dieses hinter dem Jahre 1927 zurückblieb. Diese ungünstige Entwicklung ist natürlich bedingt durch die verschlechterte Geschäftslage im allgemeinen. Die Sparmöglichkeiten waren geringer, da das Einkommen der Bevölkerung reduziert war. Außerdem ist es durch die Schwierigkeit Kredite zu bekommen, weit mehr als in früheren Zeiten üblich geworden, Gelder direkt unter Umgehung der Banken zu verleihen, um so höhere Zinssätze zu erzielen als von den Banken gezahlt werden. Der große Sturz in der bislang stark aufsteigenden Bewegung der Sparkonten ergibt mithin ein falsches Bild von der Entwicklung der Spartätigkeit überhaupt. Zum Vergleich mögen je-

doch folgende Zahlen dienen, die das jährliche Anwachsen der Depositen und Sparkonten in allen Banken zusammen darstellen:

	Mill. Fmk.	%
1924	245,5	7,1
1925	472,4	12,8
1926	480,1	11,5
1927	638,1	13,7
1928	556,6	10,5
1929	152,0	2,6

Die Lage gegenüber dem Ausland.

In der Lage der Banken dem Ausland gegenüber zeigt sich auch eine leichte Besserung. Während die Netto-Auslandsschulden im Laufe des Jahres 1928 um 280,6 Mill. Fmk. anwachsen, konnten die Vereinigten Fonds Banken im letzten Jahre ihre Netto-Auslandsschulden um 25,0 Mill. reduzieren. Die Nettoverschuldung ist jedoch höher als gegen Ende 1926/27, während sie wiederum sehr gering ist, wenn man den Vergleich bis 1922/23 ausdehnt. Die Entwicklung geht aus folgender Tabelle hervor.

Ende des Jahres	Kredit-Bilanz Mill. Fmk.	Ver-schuldung Mill. Fmk.	Netto Bilanzen (+) oder Ver-schuldung (-)	Bewegung in der Netto Verschuldung
			Mill. Fmk.	Mill. Fmk.
1922	72,3	971,8	-899,5	- 8,3
1923	92,1	810,2	-718,1	-181,4
1924	129,1	451,5	-322,4	-395,7
1925	140,9	334,5	-193,6	-128,8
1926	270,9	321,9	- 51,0	-142,6
1927	366,5	359,4	+ 7,1	- 58,1
1928	255,6	529,1	-273,5	+280,6
1929	233,9	482,4	-248,5	- 25,0

Die Resultate des Jahres.

Die Brutto-Einnahmen der Banken waren im letzten Jahr bedeutend größer als im vorhergehenden, dasselbe gilt aber auch für die Brutto-Ausgaben. Das Anwachsen ist in beiden Fällen hauptsächlich der Erhöhung der Einsätze zuzuschreiben. Die Ausgaben der Banken stiegen von 225,9 Mill. Fmk. auf 241,6 Mill. Fmk. teils wegen der zu zahlenden höheren Gehälter, teils wegen der höheren Steuern, die auf die guten Resultate des Vorjahres entfielen. Die Schwierigkeit der Lage erhellt aus der Tatsache, daß die abgeschriebenen Summen von 41,7 Mill. Fmk. 1928 auf 68,8 Mill. Fmk. im letzten Jahr stiegen. Dieses Anwachsen entstand u. a. durch die Notwendigkeit, größere Beträge auf Kredite abzuschreiben.

Der gesamte Reingewinn der Banken betrug nach Abzug der gebuchten Verluste 202,7 Mill. Fmk., d. h. fast ebenso viel wie im Jahre 1928, als die Gewinne 206,9 Mill. Fmk. betragen und bedeutend höher waren als in den vorhergehenden Jahren. Alle Banken, eine ausgenommen, hatten Gewinne aufzuweisen, obgleich diese bei einigen allerdings sehr gering waren. Da sich der Gewinn, der auf dem Gewinn- und Verlustkonto vom vorigen Jahr vorgetragen war, auf 37,9 Mill. Fmk. belief, war der Betrag der diesjährigen Generalversammlung der Aktionäre zur Verfügung stand, insgesamt 240,4 Mill. Fmk. gegen 235,5 Mill. Fmk. im Vorjahre. Folgende Tabelle zeigt die Verteilung dieser Beträge.

¹⁾ Etwas höher als in der Gesamtstatistik der Banken angegeben.

	1928 Mill. Fmk.	1929 Mill. Fmk.
Verteilt an Aktionäre	156.4	158.3
Verteilt an Depositoren	0.5	0.9
Ueberschrieben auf Reservefonds	34.2	30.5
Ueberschrieben auf Pensions- und Wohlfahrtsfonds	1.9	1.2
Sonstige Abschreibungen	0.8	0.9
Diverse öffentliche Zwecke	2.8	4.6
Gratifikationen	1.0	0.8
Vorgetragen auf Gewinn- u. Verlustkonto	37.9	43.2

Hieraus geht hervor, daß die Dividenden der Aktionäre trotz des verringerten Reingewinns heraufgesetzt wurden. Dieses erklärt sich daraus, daß zum ersten Mal für die 1928 neu herausgegebenen Aktien die Dividenden voll ausbezahlt wurden. Drei der Banken erhöhten ihre Dividenden, eine um $\frac{1}{2}\%$ und zwei um 1% . Andererseits zahlten vier Banken überhaupt keine Dividenden. Die während der letzten Jahre gezahlten Dividenden sind aus folgender Tabelle ersichtliche

Dividende	Anzahl der Banken						
	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Keine Dividenden	5	5	4	2	1	1	4
3— $5\frac{1}{2}\%$	2	1	2	1	1	—	—
6— $7\frac{1}{2}\%$	5	3	1	3	1	2	1
8— $9\frac{1}{2}\%$	2	4	5	3	4	3	1
10— 11%	3	1	2	5	5	5	5
12— 13%	1	2	1	1	2	3	3
14— 15%	1	1	1	1	—	—	1
16— 17%	1	—	1	1	2	2	—
18— 19%	1	2	2	2	2	2	2
Insgesamt	21	19	19	19	18	18	17

Die finnländischen Banken per Ultimo März 1930 ¹⁾.

Name und Sitz der Hauptgeschäftsstelle	Drahtanschrift	Eingezahlte Kapitalien	Reserve-Fonds ²⁾	Gesamt-bilanz per 31. 3. 1930	Filialen ³⁾
		Fmk.	Fmk.	Fmk.	Anzahl
Finlandsbank Helsinki—Helsingfors	Suomenpankki	1 000 000 000	76 521 355	2 971 958 732	13
Vereinigte Fonds Banken (JOINT STOCK BANKS:)					
1. Kansallis-Osake-Pankki, Helsinki	Kansallispankki	200 000 000	193 500 000	3 005 837 759	160
2. A/B Nordiska Föreningsbanken, Helsingfors	Unitas	240 000 000	175 000 000	2 930 682 932	65
3.4) Maakuntain Pankki Oy., Helsinki	Maakuntapankki	115 000 000	47 250 000	1 239 832 329	101
4. Ab. Unionbanken, Helsingfors	Unionbanken	150 000 000	52 000 000	929 608 991	65
5. Helsingfors Aktiebank, Helsingfors	Helsingforsbank	150 000 000	53 000 000	910 006 874	49
6. Suomen Maatalous-Osake-Pankki, Helsinki	Maatalouspankki	60 000 000	18 000 000	515 136 238	41
7. Säästöpankkien Keskus-Osake-Pankki, Helsinki	Sparbank	40 000 000	11 000 000	338 796 768	—
8. Savo-Karjalan Osake-Pankki, Viipuri	Karjalanpankki	30 000 000	8 419 394	264 126 103	42
9. Ab. Abolands Bank, Abo	Abolandsbank	32 000 000	10 000 000	170 860 070	7
10. Pohjolan Osake-Pankki, Oulu (Uleaborg)	Pohjolanpankki	16 000 000	15 000 000	154 906 163	18
11. Handtverkare-Aktiebanken i Finland, Helsingfors	Handtverksbank	17 000 000	3 075 000	131 469 109	7
12. Luotto-Pankki Oy., Helsinki	Luottopankki	16 000 000	2 150 000	127 634 491	2
13. Export Bank of Finland, Helsingfors	Palok	12 000 000	4 000 000	69 363 552	—
14. Svenska Finlands Lantmannabank A. B., Helsingfors	Lantmannabank	10 000 000	400 000	59 411 088	13
15. Alands Aktiebank, Mariehamn	Alandsbank	5 000 000	900 000	54 279 824	—
16. Etelä-Pohjanmaan Pankki O. Y., Lapua	Eppankki	10 000 000	31 119	16 918 390	6
17.5) Atlas Bank A. B., Helsingfors	Atlas	12 000 000	—	97 593 151	13
Summe					
} Vereinigte Fonds Banken		1 115 000 000	593 725 513	11 016 463 832	589
} alle Banken		2 115 000 000	670 246 868	13 988 422 564	602

¹⁾ Nach den Bank-Statistiken.

²⁾ Betrifft nur die gewöhnlichen Reservefonds; viele Banken haben außerdem noch eigene Fonds für Pensionen, Wohlfahrt, Gratifikationen.

³⁾ Die Finlandsbank hat außer 13 Filialen noch 2 Agenturen. Ferner sind nur solche Geschäftsstellen berücksichtigt, die jegliche Art von Bankgeschäften erledigen.

⁴⁾ Gegründet durch Fusion von 3 Banken: Länsi-Suomen Osake Pankki, Tampereen Osake Pankki und Maakuntain Keskus-Pankki O.-Y.

⁵⁾ Die Majorität der Aktien ist von der Helsingfors-Aktiebank aufgekauft, in die diese Bank nach Abwicklung ihrer Geschäfte aufgehen soll.

Kurt Jonas

öffentlich angestellter und beeideter Bücher-Revisor im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin
Steuerbevollmächtigter beim Landes-Finanzamt zu Stettin

Stettin

Frauenstraße 50, Fernsprecher 21359

Selbstverständlich mußten infolge dieser Dividendenpolitik die Ueberschreibungen auf die Reservefonds geringer werden. Diese Tatsache bedarf einiger Beachtung, da die gleiche Tendenz sich bereits seit einigen Jahren bemerkbar macht. Seit 1926 sind 40,9 Mill. Fmk. auf Reservefonds überschrieben worden, während die Dividendenauskehrungen an die Aktionäre in der gleichen Zeit auf 50 Mill. Fmk. angewachsen sind. Bis zu einem gewissen Grade sind diese verringerten Ueberschreibungen wieder wettgemacht durch die Tatsache, daß die Beträge, die auf Gewinn- und Verlustkonto vorgetragen wurden, von Jahr zu Jahr größer wurden.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn

Die Wirtschaftslage Lettlands.

Von Oskar Grosberg, Riga.

Bei der Beurteilung der Wirtschaftslage Lettlands muß in erster Reihe die Lage der Landwirtschaft als des grundlegenden Gewerbes des Landes ins Auge gefaßt werden. Hier ist nun zu bemerken, daß die lettländische Landwirtschaft sich in einer ausgesprochenen kritischen Lage befindet, die dazu geführt hat, daß im lettländischen Landtage seitens der Vertreter der landwirtschaftlichen Interessen eine weitgespannte Hilfsaktion in Vorschlag gebracht worden ist, die wahrscheinlich wohl unter dem Drucke einer Konferenz der Bauernschaft, die zu Ende Juni in Riga stattfand, der Verwirklichung entgegengebracht werden wird. Freilich ist es fraglich, ob diese Hilfsaktion, für die seitens des Staates die Summe von zehn Millionen Lat zu Zwecken der Zuzahlung für bestimmte Exportwaren zur Verfügung gestellt werden soll, von dem gewünschten Erfolg begleitet sein wird.

Es wird nicht ohne Berechtigung darauf hingewiesen, daß es nicht so sehr darauf ankommt, den Export von landwirtschaftlichen Produkten zu stimulieren, als den Binnenverbrauch zu heben, denn die Absatzmöglichkeiten auf dem Weltmarkt sind insofern beschränkt, als Lettland teuer produziert und die Staaten Europas bemüht sind, die eigene landwirtschaftliche Produktion durch hohe Eingangszölle zu schützen.

Die Situation verwickelt sich dadurch umso mehr, als Lettland sich gezwungen sieht, enorme Mengen Getreide einzuführen, da die Anbaufläche für verschiedene Getreidearten, so insbesondere für Roggen und Weizen, im Vergleich mit den Vorkriegsjahren stark zurückgegangen ist und weiter fallende Tendenz zeigt. Man hat es hier nicht nur mit einer der Folgen der Agrarreform, die den Großgrundbesitz vernichtete und damit an die Stelle von Ueberschußwirtschaften etwa 100 000 selbstverbrauchende Kleinwirtschaften setzte, zu tun, sondern auch mit den relativ geringen Hektarertträgen der lettländischen Landwirtschaft, die auf primitive Betriebsmethoden, ungenügende Verwendung von Kunstdünger, schlechtes Saatgut und starke Abhängigkeit von klimatischen Einflüssen zurückzuführen sind. Ganz abgesehen hiervon, sind die Preise für Getreide auf dem Binnenmarkt so niedrig gewesen, daß die Landwirte den Körnerbau nach Möglichkeit eingeschränkt und sich in wachsendem Maße der Milchwirtschaft zugewendet haben, wengleich die Grundbedingungen hierfür insofern nicht gegeben sind, als der Viehstapel, der an Kopfzahl die Vorkriegshöhe erreicht und überschritten hat, qualitativ auf einer niedrigen Stufe steht und es an kultivierten Wiesen und Weiden, sowie rationeller Stallpflege mangelt. Unter diesen Umständen ist es eigentlich nicht verwunderlich, daß Lettland 1929 beinahe 200 000 Tonnen Weizen und Roggen einfuhrte, was einen Abfluß von 42 Millionen Lat ins Ausland bedeutete. Auf diese Weise wurde für Getreide beinahe ebensoviel verausgabt, wie für Exportbutter eingenommen worden ist.

Die Butterproduktion ist für die weitaus meisten lettländischen Wirtschaften zu einer der

wichtigsten Einnahmequellen geworden, namentlich seitdem die Konkurrenz Sowjetrußlands die Preise für Flachs soweit geworfen hat, daß die Gesteungskosten nicht mehr gedeckt werden können. Die Butterausfuhr ist beinahe sprunghaft gestiegen, sie stellte sich 1929 auf rund 12 000 Tonnen im Werte von 47 Millionen Lat und wird im laufenden Jahre wohl um weitere 20 bis 30 Prozent gesteigert werden können. In dieser Beziehung steht man aber insofern vor einer neuen Katastrophe, als Deutschland, der wesentlichste Abnehmer lettländischer Butter, den Eingangszoll erhöht hat, so daß man mit einem gewissen Rückgang der Preise rechnen muß.

Von Bedeutung ist auch die Ausfuhr von Bacon, die sich in zufriedenstellender Weise entwickelt hat; wengleich das Jahr 1929 einen starken Rückschlag gebracht hat, so hofft man doch, daß man im laufenden Jahre die Ausfuhr verstärken können.

Wenn man diese Gestaltung der Dinge in Betracht zieht und des weiteren weiß, daß die Landwirte, die im Kriege alle Rücklagen eingebüßt haben, gezwungen gewesen sind, zwecks Intensivierung ihrer Betriebe kurzfristige Schulden zu machen, und daß sie schwere Steuern zu tragen haben, so ist es nicht verwunderlich, daß die Zahl der unter den Hammer kommenden Wirtschaften — es handelt sich hierbei im wesentlichen um die alten Hofbauern — von Monat zu Monat wächst, so daß man tatsächlich von einer Katastrophe sprechen kann, der man die Spitze nur in der Weise wird abbrechen können, daß man die Landwirte von den Wechsel-schulden mit Hilfe langfristiger Kredite befreit und ihnen nötigenfalls ein Moratorium gewährt. Auf diese Weise wäre ihnen die Möglichkeit gegeben, ihre Betriebe zu rationalisieren und das Schwergewicht von der physischen Arbeit auf die Durchgeistigung der Betriebe zu verlegen. Die Aussichten für eine günstige Gestaltung der Lage sind insofern vorhanden, als im Nachwuchs der Hofbauern, soweit dieser die landwirtschaftliche Hochschule besucht, die Neigung zur Landflucht nicht mehr vorhanden zu sein scheint, sondern die Tendenz unverkennbar ist, sich der Scholle zu widmen.

Die Industrie hat sich trotz aller Schwierigkeiten gut entwickeln können, wozu in erster Reihe der Zufluß von ausländischem Kapital beigetragen hat. Die Zahl der industriellen Unternehmungen ist von 1430 in 1920 auf 2887 in 1929, die Zahl der Arbeiter von 21 000 auf 57 000 und der Wert der Produktion von 135 Millionen Lat auf 392 Millionen gestiegen. Ganz besonders schwer fällt ins Gewicht, daß die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse im Anwachsen begriffen ist, so daß diese Ausfuhr in der Handelsbilanz Lettlands eine sehr hervorsteckende Rolle zu spielen beginnt.

Bremsend auf die Entwicklung der Industrie wirken die schweren Steuern, die oft nicht nur den Gewinn, sondern auch das Kapital verschlingen, so daß in dieser Beziehung seitens der Vertretungen der Industrie immer wieder dringliche Vorhaltungen bei der Regierung gemacht worden sind. Nicht verschwiegen werden kann, daß die Industrie auch unter einem nicht immer lauterem Wettbewerb lei-

det, der sich insbesondere in Kreditschleuderei und Preisunterbietung äußert; es sind eben nicht wenige durchaus unsolide Unternehmungen vorhanden, die sich mit allen erlaubten und noch mehr unerlaubten Mitteln über Wasser zu halten versuchen und dem Ansehen der gesamten Industrie nicht wenig Abbruch tun. In den letzten Jahren macht sich die Tendenz zur Zusammenlegung verwandter Betriebe bemerkbar. Die Zahl der kleinen und mittleren Betriebe verringert sich, während die Zahl der Großbetriebe anwächst. Die Industrie hat sich umso besser entwickeln können, als der lettische Arbeiter ungewöhnlich intelligent ist und wohlfeil arbeitet. Zu Streiks ist es in größerem Ausmaße in den letzten Jahren nicht gekommen, wozu auch gar keine Veranlassung vorlag, denn die Unternehmungen sind mit Abgaben zu Zwecken der sozialen Fürsorge in einem Maße belastet, das kaum gesteigert werden kann.

Der Außenhandel hat sich 1929 insofern nicht günstig gestaltet, als infolge der starken Einfuhr von Getreide und Saatgut die Passivität der Handelsbilanz, die stark herabgemindert worden war, sich auf 83 Millionen Lat gestellt hat, während sie im Jahre 1928 nur 32 Millionen betragen hatte. Der starken Einfuhr stand 1929 eine verminderte Ausfuhr gegenüber. Insbesondere war der Export von Flachs stark zurückgegangen. Einen befriedigenden Verlauf nahm die Ausfuhr von Holz, da die Preise auf dem Weltmarkt gut standen und sich auf dieser Höhe hielten. Ganz besonders gut ließ sich die Ausfuhr von Sperrholz an, die im laufenden Jahre im Zusammenhang mit den Vorgängen in Indien stark zurückgegangen ist. Die Ausfuhr von Gummifabrikaten und Zündhölzern nimmt fortlaufend zu. Der Hauptabnehmer der lettischen Ausfuhrwaren ist nach wie vor England.

Die Einfuhr Lettlands wird hauptsächlich von Deutschland gedeckt, wengleich nicht, verkannt werden kann, daß Schweden, Dänemark, Polen und die Tschechoslowakei in wachsendem Maße ins lettische Geschäft kommen. Der Handelsverkehr mit Rußland hat sich in den letzten Jahren in den vorgesehenen Grenzen abgewickelt, und er ist nicht ohne positiven Einfluß auf die Entwicklung der lettischen Industrie geblieben.

Der Binnenhandel hat sich noch immer nicht von den Schwierigkeiten befreien können, in denen er seit Jahr und Tag steckt. Die Zahl der zum Protest gelangten Wechsel ist allerdings nicht mehr so groß, wie im Jahre 1929, dennoch zeigen die betreffenden Ziffern, daß der Binnenhandel, insbesondere der Detailhandel, sich noch immer nicht auf den grünen Zweig hat schwingen können. Auch die Zahl der Konkurse hat nur wenig abgenommen, was jedoch als gutes Zeichen zu betrachten ist, denn die Zahl der Geschäfte, namentlich in Riga, ist noch immer viel zu groß, als daß alle bestehen könnten. Es geht auch in dieser Beziehung ein Reinigungsprozeß vor sich, der dem soliden Handel nur zugutekommen kann, da er die nicht wenigen ungesunden kaufmännischen Unternehmungen abstößt. Daß hierbei leichtfertige Kreditgeber erhebliche Verluste erleiden, liegt in der Natur dieses Prozesses.

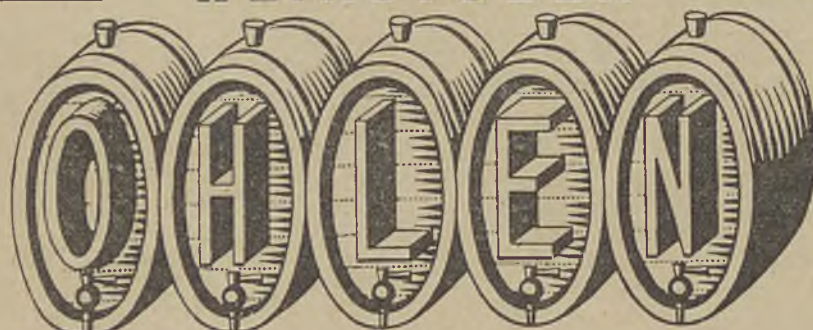
Von allgemeiner wirtschaftlicher Bedeutung ist die schwere Steuerlast, die sowohl von der Landwirtschaft, als auch vom Handel und der Industrie getragen werden muß. Alle hierüber bei der Regierung gemachten Vorstellungen sind bisher erfolglos geblieben, denn der Verwaltungsapparat erfordert so große Summen, daß die Steuerlast eben nicht verringert werden kann, es sei denn, daß man daran ginge, den schwerfälligen und kostspieligen Verwaltungsapparat zu vereinfachen. Die Klagen über ungenügenden Kredit wollen nicht verstummen. Daß in dieser Beziehung in absehbarer Zeit Wandel eintreten könnte, ist nicht zu erwarten, denn Lettland ist zu kapitalarm, und an eine Auslandsanleihe ist zunächst nicht zu denken. Der Zusammenbruch einiger ins Blaue hinein gegründeten und liederlich verwalteter Banken hat eine gewisse Einschränkung der Kreditgewährung nach sich gezogen; in diesem Zusammenhang ist wiederum das Prärogativ der Bank von Lettland, nach welchem ihre Forderungen vor allen anderen befriedigt werden müssen, viel besprochen, und es ist darauf gedrungen worden, daß diese Sonderstellung abgeschafft werden soll. Daß es hierzu kommen sollte, kann freilich nicht erwartet werden. Währenddessen ist es klar, daß nur eine Außenanleihe imstande wäre, der lettischen Wirtschaften Auftrieb zu geben, der gegenwärtig noch vermißt wird.

Wein- Abtlg.

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

**w.
Ohlen**

Neu! WEINSTUBEN Neu!



STETTIN, Paradeplatz Nr. 30 :: Telephon Nr. 20279 und 26664
Dienstags, Donnerstags und Sonnabends Tanz bis 4 Uhr.

Bier- Abtlg.

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

**w.
Ohlen**

Die Wirtschaftslage in Estland.

Entspannung der Wirtschaftslage. — Ernteaussichten. — Einführung des Getreidemonopols. — Besserung der Handelsbilanz. — Bestrebungen zum Ausbau des Rußlandsgeschäfts.

Im allgemeinen läßt sich in Estland in letzter Zeit eine gewisse Entspannung der Wirtschaftslage feststellen, die sich zum Ende des Jahres 1929 stark zugespitzt hatte. Die Entspannung der Geschäftslage kommt u. a. darin zum Ausdruck, daß die Zahlungsfristen im Handelsverkehr pünktlicher eingehalten werden und Wechselprolongationen und -proteste etwas abgenommen haben. Indessen ist die Geschäftslage in Estland nach wie vor schwierig, was zum großen Teil mit der geringen Kaufkraft der Landbevölkerung zusammenhängt. Die große Geldknappheit hält weiterhin an und ist in erster Linie eine Folge des Stillstandes im Zustrom von Auslandskapitalien.

Die weitere Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Estland wird naturgemäß in sehr erheblichen Maße von dem Ausfall der neuen Ernte abhängen. Die Ernteaussichten sind infolge der günstigen Witterungsverhältnisse im Mai und größeren Teil des Juni recht gute gewesen, und zwar sowohl für das Wintergetreide als auch für die Sommersaaten, Flachs und Kartoffeln; was die einzelnen Winterkulturen anbetrifft, so war nach Angaben des staatlichen Statistischen Zentralbüros zum 15. Juni der Stand des Winterroggens um 28% besser als der Durchschnitt für die letzten zehn Jahre, des Winterweizens um 21% höher, der Kleesaaten um 10% und des Wiesenheues um 14%. Die anhaltende Dürre der letzten Wochen hat den günstigen Saatenstand jedoch verschlechtert, und in den landwirtschaftlichen Kreisen Estlands macht sich bereits eine große Besorgnis bemerkbar. Unter dem Einfluß der Trockenheit haben in vielen Gebieten besonders die Kleefelder gelitten, doch hat auch der Stand der Sommersaaten sich verschlechtert. Die Wintersaaten dagegen stehen in den meisten Teilen des Landes nach wie vor gut.

Neben dem Umfang der Ernte wird der Umstand entscheidend sein, zu welchen Preisen sie von den Landwirten realisiert werden wird. Bekanntlich hatte Estland im Jahre 1929 eine gute Ernte, die daran geknüpften Hoffnungen sind jedoch durch das starke Sinken der Getreidepreise auf dem Weltmarkt zunichte gemacht worden. Die schwierige Lage der Landwirtschaft, deren Verschuldung an die staatlichen Kreditinstitute sich nach den neuesten Angaben des Landwirtschaftsministeriums auf über 50 Mill. Kr. beläuft, ist seit langem Gegenstand der Beratungen der Regierung und der landwirtschaftlichen Organisationen. Das Ergebnis davon ist der Gesetzentwurf der Regierung über den Getreideschutz, der gegenwärtig im Finanzausschuß der Staatsversammlung erörtert wird. Entgegen anderen Vorschlägen, die u. a. die Einführung von Schutzzöllen für Getreide, Fixierung des Roggenpreises auf einer bestimmten Höhe, wobei die Importeure den Unterschied zwischen dem Weltmarktpreis und dem fixierten Preis in einen besonderen staatlichen Fonds zur Förderung der Landwirtschaft abzuführen hätten, usw. vorsahen, basiert der Regierungsentwurf auf einem staatlichen Getreidemono-

pol. Die Einfuhr von Roggen und Roggenmehl wird darin als Alleinrecht des Staates erklärt, das dieser entweder selbst oder im Wege der Lizenzerteilung an Privatpersonen bezw. -firmen ausübt. Der Regierung steht das Recht zu, auch die Einfuhr, den Ankauf und den Verkauf von Weizen und Weizenmehl zu regeln. Der Staat ist verpflichtet, das gesamte über den Eigenbedarf der Landwirte hinausgehende Roggengetreide bei diesen zu festen Preisen anzukaufen, die entsprechend den durchschnittlichen Gestehungskosten von der Regierung bestimmt werden. Ebenso setzt die Regierung bei der Erteilung der Einfuhrlizenzen das Verhältnis zwischen der Menge des angekauften einheimischen und des einzuführenden ausländischen Getreides fest. Die in Estland gegenwärtig vorhandenen Bestände an ausländischem Roggen und Roggenmehl werden von der Regierung zur Regulierung der Roggenpreise auf die spätere Einfuhr angerechnet oder zugunsten des Staates versteuert. — Dieser Gesetzentwurf begegnet in Estland vielfach scharfer Kritik; insbesondere wird befürchtet, daß sich bei der Durchführung des Gesetzes große Schwierigkeiten ergeben werden und Spekulation und Umgehungen des Gesetzes nicht zu verhindern sein werden, überdies bestehe die Gefahr, daß der Brotpreis bedeutenden Schwankungen unterliegen wird. Andererseits wird zugegeben, daß der Grundgedanke des Gesetzes — die Festsetzung eines Mindestpreises für inländisches Brotgetreide, der auf Grund der Gestehungskosten errechnet ist, ein durchaus gesunder ist.

Während die einheimische Getreidewirtschaft durch das Monopol geschützt werden soll, will man den Flachsbaue durch Schutzzölle fördern. Das estländische Landwirtschaftsministerium hat soeben einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, wonach die Einfuhrzölle für Flachs von 0,018 auf 0,3 Goldfrs. pro kg erhöht werden sollen. Man hat sich zu dieser Maßnahme deswegen entschlossen, weil die Einfuhr ausländischen Flachses sich in der letzten Zeit wesentlich vergrößert hat, obgleich die einheimischen Flachsproduzenten durchaus in der Lage sind, den Bedarf des Innenmarktes zu decken.

Im Zusammenhang mit der guten Ernte des Jahres 1929, die einen Rückgang des Getreideimports nach Estland zur Folge hatte, hat sich die estländische Handelsbilanz in diesem Jahre wesentlich gebessert. In den ersten 5 Monaten 1930 betrug die Einfuhr Estlands 43,2 Mill. Kr. gegenüber 51,5 Mill. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres, während die Ausfuhr sich auf 35,5 Mill. Kr. stellte gegenüber 37,3 Mill. Kr. Die Handelsbilanz wies mithin einen Einfuhrüberschuß von 7,7 Mill. Kr. auf, während sie in den ersten 5 Monaten 1929 einen Passivsaldo von 14,2 Mill. Kr. zu verzeichnen hatte. Die Besserung der Handelsbilanz ist auf den starken Rückgang der Einfuhr, vor allem des Imports von Lebensmitteln und Genußmitteln zurückzuführen; aber auch die Einfuhr von Textilwaren ist infolge der Zollerhöhung gesunken. Immerhin bleibt die Tat-

sache bestehen, daß die Handelsbilanz dauernd passiv ist.

Was die Ausfuhr anbetrifft, so hat sich der Export von Industrieerzeugnissen ungefähr auf der Höhe des Vorjahres gehalten, während der Valutaelös von der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse sich infolge der allgemeinen Senkung der Preise auf dem Weltmarkt (insbesondere für Butter und Flachs), sowie infolge des Rückgangs des Holzexports verringert hat. Dabei weist die Ausfuhr vieler landwirtschaftlicher Erzeugnisse mengenmäßig eine bedeutsame Zunahme auf. Der estländische Butterexport stieg im Zusammenhang mit der guten Futtermittelernte 1929 in den ersten 4 Monaten 1930 auf 3539 to gegenüber 1934 to im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Die Ausfuhr von Kartoffeln ist in der Berichtszeit um 305 to auf 4723 to gewachsen. Der Eierexport, der in den ersten 4 Monaten 1929 nur 0,1 Mill. Stück betrug, ist auf 1,1 Mill. Stück gestiegen. Dagegen ist der Flachsexport etwas zurückgegangen und erreichte in den ersten 4 Monaten 1930 nur 3367 to gegenüber 3421 to im Vorjahre. Auch die

Ausfuhr von Bacon weist einen Rückgang von 449 to auf 213 to auf.

Den Ausbau des industriellen Exports versucht man neuerdings durch Belebung des Rußlandgeschäfts zu erreichen. Bekanntlich weilte vor kurzem eine besondere estländische Wirtschaftsdelegation unter Führung des ehemaligen Außenministers Rebane zu diesem Zweck in Moskau. Im Ergebnis der Verhandlungen mit einer Reihe führender Persönlichkeiten und Wirtschaftsorganen der Sowjetunion ist die Delegation zu der Ueberzeugung gelangt, daß sich die Ausfuhr Estlands nach Rußland, die in letzter Zeit trotz des Handelsvertrages stark zurückgegangen war, wesentlich erweitern läßt. Man hofft insbesondere, die Ausfuhr von Papier sowie von Textil- und Lederwaren nach Rußland erweitern zu können, ferner auf russische Schiffsbestellungen in Estland. Inwieweit diese Hoffnungen in Erfüllung gehen, wird von dem Ergebnis der Verhandlungen abhängen, die im Anschluß an die Moskauer Besprechungen mit der Sowjetregierung aufgenommen werden sollen. Dabei wird natürlich die Kreditfrage eine bedeutende Rolle spielen.

Ausnutzung der Verkehrslage Memels – ein Wirtschaftsziel!

Von Konsul L. Jahn, Präsident der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet.

Mit Genehmigung der Redaktion des „Memeler Dampfboot“ geben wir nachstehend einen Artikel aus der Sonderschrift genannter Zeitung vom 17. Juni 1930 wieder:

Wenn die Arbeiten der dritten Konferenz der baltischen Wirtschaftsorganisationen beendet sein werden, sollen die Kaufleute und Industriellen der baltischen Länder in der neu eröffneten Landwirtschafts- und Industrieausstellung einen Querschnitt derjenigen Kräfte sehen, welche in der Festigung und Erweiterung der litauischen Wirtschaft am Werke sind. Ihnen und den anderen, in diesem Jahre besonders zahlreichen Besuchern soll in repräsentativer Form gezeigt werden, was in wenig mehr als einem Jahrzehnt für die Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte des Landes geschehen ist.

In dieser Schau wird die memelländische Wirtschaft in jeder Beziehung einen ebenbürtigen Platz im Rahmen der Gesamtwirtschaft einnehmen. Auf einer Anzahl von Gebieten wird ihre besonders wichtige, ja führende Rolle klar in die Erscheinung treten. Neben der hochentwickelten memelländischen Landwirtschaft werden nicht nur die führenden Memeler Export- und Konstruktionsbetriebe, sondern auch die große Zahl der gewerblichen Unternehmungen, welche für den inneren Markt tätig sind, den Wert ihrer Produktion dartun.

Nicht zum ersten Male in einem solchen Rahmen: Vor drei Jahren haben wir uns bemüht, und es auch erreicht, in würdiger Weise in Memel selbst und deshalb unter besonders starker Beteiligung der memelländischen Unternehmungen die tätigen wirtschaftlichen Kräfte in einer Ausstellung zu zeigen. Es fiel uns damals gewiß nicht leicht, die Mittel für solch' eine Aufgabe zusammenzubringen. Aber die Opfer wurden gebracht unter dem Gesichtspunkt, die memelländische Produktion und den Memeler Handel in den großlitauischen Markt hinein-

zutragen. Die Ausstellung sollte der engeren wirtschaftlichen Zusammenarbeit dienen.

Die Zeiten waren seither nicht dazu angetan, aus jener Saat eine Ernte heranreifen zu lassen. Handel, Gewerbe und Industrie des Memelgebiets haben zu ihrem Teil an den schweren Nöten mittragen müssen, die im Gefolge der immer wiederkehrenden Mißernten auf dem ganzen Wirtschaftsgefüge lasteten. Wir haben mit eigenen Mitteln helfen müssen, um besonders schwere fremde Not zu mildern. Und trotzdem die Ernte des letzten Jahres eine leichtere Zukunft und ein gesteigertes Leben in unserer Wirtschaft zu versprechen schien, müssen wir uns jetzt damit abfinden, statt auf tätige Entwicklung nach oben, alle Kräfte nur darauf zusammenzufassen, um uns in der schweren Gegenwart zu behaupten.

Es ist nicht unsere Schuld, daß die Schwarzer Recht behalten haben. Ganze Rohstoffmärkte sind zusammengebrochen, als eine Folge offenbar der tiefgreifenden Umschichtung der Kaufkraft, die der große Krieg im Gefüge der Weltwirtschaft verursacht hat. Die landwirtschaftliche Produktion der Welt ist in einem solchen Maße gesteigert, daß eine Entwertung ihrer selbst die erste Folge ist. Auf eine solche Situation trifft unsere Landwirtschaft in dem Augenblick, in dem sie Absatzgebiete für eine normale Ernte sucht, nachdem sie jahrelang infolge der Mißernten mit nur geringem Angebot am Markt sein konnte. Mit schweren Schlägen erinnert uns die Weltwirtschaft daran, daß wir nicht nur produzieren, sondern auch absetzen müssen, daß wir bei allem berechtigten und hartnäckigen Streben nach größtmöglicher wirtschaftlicher Selbständigkeit die Zusammenarbeit mit denen nicht versäumen dürfen, die unsere Käufer sein sollen. Wir sind nicht in der glücklichen Lage, über Bodenschätze zu verfügen, welche die anderen Wirtschaftsgebiete brauchen,

und gegen die wir erhalten können, was wir aus dem Auslande brauchen. Was wir produzieren, bieten andere auch an. Die Regelung unseres Außenhandels durch unser Zollsystem verlangt ein ständiges genaues Abwägen der Vorteile, die erreicht werden können, und der Nachteile, die in Kauf genommen werden müssen, verlangt eine genaueste Beobachtung der wirtschaftlichen Kräfteverschiebungen, wenn an der einen oder der anderen Stelle ein kleiner Ueberschuß zugunsten unserer Wirtschaft erreicht werden soll.

Neben einer Steigerung der Produktion steht uns aber noch ein anderer Weg offen, auf welchem Betätigung und Entwicklung möglich ist, das ist die Ausnutzung unserer Verkehrslage. Bei jeder Gelegenheit hat die Vertretung der Memeler Wirtschaft darauf hingewiesen, daß wir da ein Pfund besitzen, mit welchem zu wuchern eine unmittelbare Aufgabe unseres Landes ist. Im Wettbewerb um die Entwicklung des Verkehrs durch Litauen, besonders durch das Memelgebiet, besitzen wir in der vorzüglichen Verkehrslage des Landes und des Hafens die allerbesten Bundesgenossen.

Es erscheint mir überaus erfreulich, daß gerade in dieser Hinsicht heute nicht nur von Plänen, Wünschen und Absichten gesprochen werden muß, sondern begonnene Arbeit festgestellt werden kann. Die erste von den Eisenbahnverbindungen, die der Hafen Memel braucht, Amaliai—Krottingen, geht nun ihrer Vollendung doch allmählich entgegen; der Ausbau des Hafens ist endgültig in Angriff genommen; die Entwicklung des Straßennetzes im Inland scheint endlich energisch gefördert zu werden.

In dieser Richtung liegen entscheidende Schritte für eine größere wirtschaftliche Zukunft. Den Anfängen dieses Jahres muß einmal die unmittelbare Bahnverbindung zwischen Memel und Kaunas folgen, um dadurch die große Eisenbahnlinie durch Weißrußland nach der Ukraine dort beginnen zu lassen, wo sie nach den natürlichen Gegebenheiten beginnen muß, nämlich an der Mündung des Memelstroms. Den ersten Schritten muß die Wiederbelebung des Holztransits durch die Flößung folgen, deren Bedeutung darum so außerordentlich groß ist, weil durch sie dem Memelgebiet die Arbeitsmöglichkeiten gegeben werden, für deren Ausnutzung der Hafen in besonderer, mustergültiger Weise befähigt ist. Es bleibt eine unverändert dringliche Aufgabe unserer Handelspolitik, uns keine dieser Möglichkeiten für die Zukunft zu versperren, sondern unablässig schon jetzt die Wege für die Zukunft Schritt für Schritt vorzubereiten. Gewiß werden wir immer etwas geben müssen, wo wir uns irgend einen Vorteil sichern wollen. Aber es gibt noch manch einen Posten in unserem Zollsystem, auf den wir wohl im Tausch verzichten könnten, vor allem da, wo wir dadurch unserer inländischen Industrie den Bezug notwendiger Betriebsmaterialien verbilligen und erleichtern.

Ich wünschte, daß in nicht zu ferner Zeit Memel als Hafen nicht nur des Memelgebiets und Gesamtlitauens, sondern auch des Memelstromgebiets in einer Ausstellung nicht als Ziel, sondern als wirtschaftliche Tatsache dargestellt werden könnte.

Danzig und Gdingen im seewärtigen Außenhandel Polens.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

Nachdem die gesamte Wareneinfuhr Polens in den ersten vier Monaten 1929 insgesamt 1 750 701 to betragen hatte, ging diese Ziffer in derselben Zeitspanne des laufenden Jahres auf 1 189 796 to, also rund um 33% zurück. Diese stark rückläufige, mit der ungünstigen Konjunkturgestaltung zusammenhängende Bewegung des polnischen Einfuhrbedarfs macht sich, soweit es die im seewärtigen Verkehr die Hauptrolle spielenden Massengüter betrifft, insbesondere bei Mineralien, Brennstoffen, anorganischen Chemikalien, Metallen und Textilien empfindlich geltend. Die Ausfuhr dagegen zeigt eine Steigerung von 5 557 175 to auf 5 973 385 to, was sich dadurch erklärt, daß die einheimische Industrie die anfallenden Rohstoffe angesichts der allgemeinen Stagnation nicht mehr aufzunehmen vermochte und sie daher auswärtigen Märkten zuführen mußte. So läßt sich eine Zunahme der Ausfuhr namentlich bei Nahrungsmitteln, Mineralien, anorganischen Chemikalien und Metallen beobachten.

Im Hinblick auf die Seehäfen Danzig und Gdingen ist bemerkenswert, daß die Schwerkraft des diesjährigen Importrückganges ausschließlich auf Danzig lastete, während die seewärtige Einfuhr über Gdingen eine beträchtliche Steigerung erfuhr. In den ersten vier Monaten 1930 partizipierte Danzig mit 289 330 to Gütern an der Gesamteinfuhr Polens, d. h. 24% der polnischen Einfuhr wurden seewärts über Danzig umgeschlagen. Im Vorjahr nahm Danzig mit 503 613 to an der polnischen Einfuhr teil. Während also der polnische Einfuhrbedarf im Ganzen gesehen gegenüber 1929 um 33% gesunken ist, hat sich das Umschlagsvolumen des Danziger Hafens um mehr als 42% vermindert und zwar auf Kosten Gdingens, welches seinen Anteil von 39 263 to in den ersten vier Monaten 1929 auf 69 625 to in diesem Jahre, also um nahezu 80% heben konnte. In der Zeit von Januar bis April betrug nämlich die

	seewärtige Einfuhr in Tonnen über		
	Danzig	Gdingen	Insgesamt
1929	503613	39263	542876
1930	289330	69625	358955
+ oder — in %	— 42.2	+ 79.5	— 33.5

Greift man aus diesen Gesamtziffern die im Umschlagverkehr über den Gdinger Hafen eine größere Rolle spielenden Massengüter heraus und stellt ihnen die Umschlagmengen Danzigs gegenüber, dann würde sich folgende Zusammenstellung ergeben:

	Einfuhr in Tonnen über			
	Danzig		Gdingen	
	1929	1930	1929	1930
1. Nahrungsmittel	66445	61707	1298	9084
2. Mineralien	89809	81849	—	7852
3. anorgan. Chemikalien	153122	81364	30169	22655
4. Metalle	142448	19268	7007	29427

Aus diesen Ziffern geht mit Deutlichkeit hervor, daß die polnische Nahrungsmittelfuhr über Danzig um 7% gesunken ist, während Gdingen seine Stellung als Einfuhrhafen von Nahrungsmitteln um 604% festigen konnte. Bei Mineralien ging die Einfuhr über Danzig um 8% zurück, Gdingen dagegen, das im Vorjahr im Hinblick auf diese Gütergruppe noch gar nicht in Erscheinung trat, schlug in diesem Jahre bereits 7852 to um. Bei Chemikalien kommt eine Verminderung der Einfuhr bei beiden Häfen zum Ausdruck; sie erreicht bei Danzig 47%, bei Gdingen aber nur 20%. Absolut gesehen nahm der seewärtige Import an Chemikalien, unter welchen Kunstdüngemittel die Hauptrolle spielen, bei Danzig um 71 758 to und bei Gdingen um 7512 to ab, während sich die Gesamteinfuhr von anorganischen Chemikalien von 341 504 to auf 163 767 to vermindert hat. Was schließlich die Gruppe der Metalle betrifft, bei welchen es sich in erster Linie um Eisenschrott handelt, so vollzieht sich die Ablenkung dieses Massengutes nach Gdingen immer offensichtlicher, denn Danzig erreicht nur noch 13% der vorjährigen Umschlagmenge, während die Einfuhr über Gdingen um 320% stieg!

Erst kürzlich erklärte der polnische Handelsminister Kwiatkowski im Zusammenhang mit der Beschwerdenote des Danziger Senatspräsidenten, daß Danzigs Fortentwicklung in der jetzt von der polnischen Regierung betonten Seehafenpolitik am besten gewährleistet erscheine. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Bestrebungen Polens darin gipfeln,

den gesamten Güterverkehr von der Eisenbahn auf den Seeweg abzulenken, weil dadurch nicht nur die Reichsbahn, sondern auch die deutschen Ost- und Nordseehäfen völlig ausgeschaltet werden und die Transporte von und nach den Seehäfen Danzig—Gdingen ausschließlich die polnischen Bahnlinien benutzen. Es ist aber andererseits unverkennbar, daß die Vorteile, die Danzig aus dieser Reorientierung der polnischen Handelspolitik zufallen, nur vorübergehender Natur sind und mit dem Zeitpunkt gegenstandslos werden, wo die Hafen- und Umschlagseinrichtungen Gdingens fertiggestellt sind, was nach Lage der Dinge nur noch eine Frage der Zeit sein dürfte.

Absolut gesehen ist die gesamte Warenausfuhr Polens in diesem Jahre um 7% gestiegen und betrug 5 973 385 to gegen 5 557 175 to im Vorjahre. Der Umschlag über die Seehäfen stieg insgesamt um 45% und zwar werden 40% aller polnischen Exportgüter über die Häfen Danzig—Gdingen umgeschlagen, was aus folgenden Ziffern hervorgeht:

	seewärtige Ausfuhr in Tonnen über		
	Danzig	Gdingen	Insgesamt
1929	1727319	491251	2218570
1930	2370479	845713	3216192
+ oder — in %	+ 37	+ 72	+ 45

Auch bei diesen Ziffern läßt sich eine stärkere Bevorzugung Gdingens dem Danziger Hafen gegenüber nicht verkennen, denn während Danzig 1929 mit 31% und Gdingen erst mit 9% an der polnischen Gesamtausfuhr partizipierte, stieg die Anteilsquote Danzigs in diesem Jahre auf 39%, der Gdinger Umschlag nahm aber auf 14% zu. Im Vergleich der beiden Häfen zu einander ist bemerkenswert, daß

Gdingen im Vorjahr erst 28% der Umschlagsmenge Danzigs, in diesem Jahre aber nahezu 36% des über Danzig umgeschlagenen Exportvolumens erreichte. Unter den Massengütern, welche in der Ausfuhr über Gdingen dominieren, treten insbesondere Nahrungsmittel, Brennstoffe und Papier in den Vordergrund. Stellt man auch hier wiederum den Gdinger Ziffern den Umschlag Danzigs gegenüber, dann würde sich folgendes Zahlenbild ergeben:

	Ausfuhr in Tonnen über			
	Danzig		Gdingen	
	1929	1930	1929	1930
1. Nahrungsmittel	129579	255719	6098	44315
2. Brennstoffe, Asphalt, Erdöl	1412049	1848204	485017	799752
3. Papier u. Papierwaren	119	3220	—	1007

Diese Ziffern sind insoweit charakteristisch, als die Nahrungsmittelausfuhr über Danzig um etwa 98%, über Gdingen aber um 638% stieg. Die Brennstoffausfuhr über Danzig ist um 31% gestiegen, wogegen sich die Quote Gdingens um 65% vergrößerte. Auch an der Steigerung der Papierausfuhr partizipierte Gdingen in viel stärkerem Maße als Danzig. So wird man denn bei gebührender Würdigung der Entwicklungstendenzen des seewärtigen Außenhandels Polens folgern dürfen, daß die Erklärung Kwiatkowskis mehr auf eine rhetorisch-psychologische Wirkung abgestellt ist, daß sie aber die These der Beschwerdennot des Danziger Senatspräsidenten in keiner Weise zu widerlegen vermag. Zum mindesten sprechen die hier herangezogenen Angaben der amtlichen Außenhandelsstatistik dafür, daß die Entwicklung durch aus in der von der Beschwerdennot aufgezeigten Linie verliert.

Schiffsbau in Rußland.

Forcierung der Schiffsbauten. — Ein Fünfjahresprogramm. — Skeptische Beurteilung in Fachkreisen.

Die prekäre Finanzlage des Sowjetstaates veranlaßt die Sowjetregierung auch auf dem Gebiete des Schiffsbauwesens die größte valutarische Sparsamkeit zu befolgen. Wenn auch gerade in den letzten Monaten zahlreiche neue Dampfer von den Russen in Amerika erworben wurden, so hat sich doch das Schwergewicht beim Ausbau der russischen Schifffahrt auf die Forcierung des eigenen Schiffbauwesens verschoben.

Der Anteil der russischen Tonnage an den seewärtigen Güterverkehr der Sowjetunion stellt sich gegenwärtig, wie auch vor dem Kriege, auf nur 7—8%. Allein an Frachtgeldern für ausländische Tonnage gibt die Sowjetregierung jährlich über 150 Mill. Rbl. an ausländischer Valuta aus. Die Sowjetunion steht heute unter den eine Handelsflotte besitzenden Ländern der Welt an fünfzehnter Stelle und übertrifft von allen Staaten dem Umfange seiner Handelsflotte nach nur die baltischen Randstaaten, Jugoslawien, Portugal und Rumänien. Demgemäß beträgt auch der Anteil der russischen Tonnage an der Gesamttonnage der Welt nur 0,66%. Die Sowjetunion ist auch das einzige Land der Welt, dessen Handelsflotte sich nach dem Kriege um das 2½ fache verringert hat.

Gemäß einem Beschluß der Sowjetregierung haben die zuständigen Stellen vor kurzem ein Fünfjahresprogramm für den russischen Schiffsbau aufgestellt. Der Anteil der eigenen Tonnage am seewärtigen Verkehr soll danach von den gegenwärtigen 7—8% auf 25% gebracht werden. Zu diesem Zweck sollen im Laufe des Jahrfünfts 551 neue Dampfer mit insgesamt 2,5 Mill. to gebaut werden. Das Fünfjahresprogramm sieht gleichzeitig den Bau zahlreicher neuer Schiffswerften, sowie von Maschinenfabriken vor, die die maschinellen Anlagen für die neuen Schiffe liefern sollen. Als erste neue Schiffswerft soll eine Schiffswerft in Mariupol (Sowjetukraine) gebaut werden, die speziell für den Bau von Mittel- und Großdampfern bestimmt ist.

Indessen wird in russischen Schiffbaukreisen schon heute erklärt, daß dieses Bauprogramm nicht durchgeführt werden kann. Die Bundesvereinigung der russischen Schiffswerften „Sojuswerfj“ erklärt, in den nächsten fünf Jahren nur 224 Dampfer mit insgesamt 950 000 to bauen zu können. Der Ausfall würde somit 1 250 000 to betragen und 57% des Tonnagebedarfs der Sowjetunion in diesem Jahrfünft ausmachen. Demgegenüber wird von der russischen Wirtschaftspresse darauf hingewiesen, daß die Leistungsfähigkeit der Sowjetwerften nicht in vollem Umfange ausgenutzt wird. So werden die Schiffswerften in Nikolajew (Sowjetukraine) nur zu 60%, in Leningrad nur zu 80%, in Sewastopol nur zu 60%, in Odessa sogar nur zu 30% ausgenutzt. Bei einer vollen Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Schiffswerften wäre nach Ansicht der Sowjetpresse der Uebergang zum

Serienbau von Dampfern möglich. Zu diesem Zweck soll ausländische technische Hilfeleistung in weitaus stärkerem Maße als bisher herangezogen werden. Im Ergebnis aller dieser Maßnahmen hofft man, den erst soeben ausgearbeiteten Fünfjahresplan des russischen Schiffsbauwesens verdreifachen zu können. Nach Ablauf des Jahrfünfts soll die Küstenschifffahrt und der seewärtige Importverkehr zu 100% mit russischer Tonnage bewältigt werden.

Wie bereits erwähnt, werden diese Hoffnungen in russischen Fachkreisen sehr skeptisch beurteilt. Der Leiter der Bundesvereinigung der russischen Schiffswerften Worobjew erklärt in der wirtschaftsamtlichen „Sa Industrialisazija“, daß der Schiffsbau in Rußland in vollem Umfange von denjenigen Industriezweigen abhängt, die Metalle, Maschinen, Motoren usw. für Schiffbauzwecke liefern. Die Bundesvereinigung habe bei den entsprechenden Industriezweigen angefragt, ob sie die Belieferung der Schiffswerften mit den erforderlichen Anlagen und Materialien auf Grund des erweiterten Schiffbauprogramms garantieren könnten. Von keinem einzigen Industriezweig und von keiner einzigen Fabrik sei jedoch eine positive Antwort eingelaufen. Bereits im Herbst 1929 habe der Oberste Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion beschlossen, mehrere Metallfabriken speziell für die Belieferung des Schiffsbauwesens auszusondern, ferner eine Erweiterung des Baues von Dieselmotoren und Kompressoren auf den Fabriken des Leningrader Maschinentrusts vorzunehmen, Spezialfabriken für die Herstellung von erforderlichen Schiffsbau-material und -gerät in Betrieb zu setzen und dergleichen. Diese Beschlüsse des Obersten Volkswirtschaftsrates seien jedoch bis heute nicht verwirklicht worden. Besonders schlecht sei es um die Metallversorgung der Schiffswerften bestellt. Die Schiffswerften hätten im ersten Quartal des laufenden Wirtschaftsjahres 1929/30 nur 75% ihres Metallbedarfs erhalten, im zweiten Quartal sogar nur 50%, im dritten Quartal sei die Lage nach vorläufigen Angaben noch ungünstiger. Infolgedessen mußten mehrere Schiffswerften ihre Betriebe zeitweilig sogar stilllegen. Dies hat dazu geführt, daß zahlreiche Dampfer nicht rechtzeitig vom Stapel gelassen werden können. Auch die nicht rechtzeitige Belieferung mit Dieselmotoren, deren Import aus valutarischen Gründen stark eingeschränkt worden ist, verzögert die Fertigstellung der Dampfer ungemein.

Diese Klagen haben der Sowjetpresse Anlaß zu einer neuen Kampagne für die Forcierung des russischen Schiffsbauwesens gegeben. Wenn auch die Durchführung des großzügigen Fünfjahresprogramms nicht wahrscheinlich ist, so ist doch bestimmt damit zu rechnen, daß in den nächsten Jahren der russische Schiffsbau mit allen Mitteln entwickelt werden wird.

Die Schichau-Subventionierung.

Seit einer Reihe von Jahren hat Schichau in zunehmendem Umfange — in demselben Maße, wie es dem Werk schlechter ging — im Mittelpunkt öffentlicher Erörterung gestanden. Schichau war stets nur durch den Kriegsschiffbau rentabel, niemals durch den Bau von Handelsschiffen, für den das Unternehmen zu ungünstig liegt. Für das große Reparaturgeschäft, eine der wichtigsten Fragen für jede Werft, kam das Werk auch nur in geringem Umfange in Betracht. Ferner wirkte auch die große Entfernung zu seinen Materiallieferanten stets vertuernd auf seine Bautätigkeit. Aus der ungünstigen Lage der Werft ist ohne weiteres zu folgern, daß sie bei der heutigen Uebersetzung der Werftindustrie Aufträge immer nur im Wege von Unterbietungen hereinholen kann, daß der Versuch ihrer künstlichen Weiterführung sich also unter allen Umständen als die eines reinen Verlustunternehmens auf Staatskosten charakterisiert. In der unabweisbaren Erkenntnis, daß die Subventionierung eines derartigen Unternehmens durch die ihm dadurch ermöglichte und gewissermaßen geradezu nahegelegte Unterbietungspolitik zu unerträglichen, ja katastrophalen Zuständen für die übrigen deutschen Werften führen mußte, ist von zahlreichen berufenen Stellen zu Beginn des Jahres 1929, als der Sanierungsplan immer akuter wurde, dagegen Protest erhoben worden.

Es muß betont werden, daß auch nach Auffassung jener Stellen, die damals protestiert haben — unter ihnen stand auch die Industrie- und Handelskammer zu Stettin in erster Linie — für den deutschen Osten alle Hilfsmaßnahmen ergriffen werden sollen, die angesichts seiner schweren Notlage erforderlich sind. Auch wird nicht verkannt, daß gerade die den Korridor unmittelbar angrenzenden Gebiete wirtschaftlich schon aus naheliegenden nationalpolitischen Gründen gestützt werden müssen. Die Frage ist aber die, ob die Schichau-Subventionierung als eine in diesem Sinne geeignete Maßnahme angesprochen werden kann. Diese Frage mußte von vornherein unter allen Umständen verneint werden. Eine Stützung mag diskutabel sein, wenn es sich um ein an sich lebensfähiges Unternehmen handelt, das unverschuldet in vorübergehende Schwierigkeiten geraten ist, obwohl auch dann für jeden Verfechter der unbedingten Rückkehr zur freien Wirtschaft und der ebenso unbedingten Abkehr von jeder Form des Staatssozialismus die Sache noch immer ihr Mißliches hat. Auf keinen Fall kann aber die Sanierung eines Unternehmens und seine laufende Unterhaltung aus öffentlichen Mitteln gutgeheißen werden, das bei der veränderten Lage der Dinge seine Lebensfähigkeit weitgehend eingebüßt hat. Dies letztere trifft für das längst unrentabel gewordene Schichauunternehmen zu. Der Versuch, es zu sanieren und zu erhalten, muß demnach als ein Versuch der Osthilfe am untauglichen Objekt bezeichnet werden. Praktische Osthilfe und namentlich eine großzügige wirtschaftliche Stützung Ostpreußens und der den Korridor angrenzenden Landesteile sind auf anderen Wegen zu suchen, auf die in diesem Zusammenhang aber nicht näher eingegangen werden kann.

Zu der Erkenntnis, daß es sich hier um ein auf

die Dauer doch nicht zu haltendes Objekt handelte, daß die Schichaustützung einem Faß ohne Boden vergleichbar sei und daß der Notlage des Ostens durch andere Mittel abgeholfen werden müsse, zu dieser Erkenntnis trat aber noch ein anderer wichtiger Umstand hinzu, der diejenigen Stellen und Persönlichkeiten, die sich vor nunmehr ungefähr 1½ Jahren offen gegen die Stützungsaktion für Schichau wandten, in ihrem Protest wesentlich bestärkte; dies waren die leicht voraussehbaren Folgen, die diese Aktion für die innerdeutschen, noch in sich gesunden und lebensfähigen Schiffbaubetriebe und Maschinenfabriken notgedrungen haben mußte. Es lag von vornherein auf der Hand und ist durch die späteren Ereignisse in vollem Umfange bestätigt worden, daß durch die Schichausubventionierung ein übermächtiges Wettbewerbsunternehmen für die übrige deutsche, namentlich die östliche Werft- und Maschinenindustrie herangezogen würde, das, gestützt auf die ihm zur Verfügung stehenden Kapitalien und ohne jeden Zwang zu kaufmännischer Rentabilitätsberechnung, die gleichartigen Privatbetriebe im Reiche mehr und mehr aus dem Produktionsprozeß ausschalten würde. Auf diese Gefahr ist seinerzeit von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin im Verein mit anderen deutschen Kammern (z. B. Hamburg) und sonstigen interessierten Stellen mit allem Nachdruck hingewiesen worden. Leider aber sind diese Warnungen ungehört verhallt. Von offizieller Seite sind damals freilich beruhigende Erklärungen abgegeben worden, wonach Schichau, auf den Bau von großen Schiffsgefaßen eingestellt, beispielsweise gerade den Stettiner Werften in den für diese vorzugsweise in Frage kommenden Schiffen bis zu etwa 8000 Tonnen Tragfähigkeit keinesfalls Konkurrenz machen würde, wonach ferner die Leitung von Schichau angewiesen sei, unter keinen Umständen Schleuderpolitik zu treiben. Andererseits ist allerdings auch schon darauf hingewiesen worden, daß man Schichau vom Reiche aus keinesfalls die Hände binden könne, wenn es gelte, Aufträge hereinzuholen, denn das Reich verlange ja gleichzeitig von der Werksleitung die Beschäftigung von mindestens 3000 Arbeitern. Tatsächlich sind dann auch die gehegten Befürchtungen in vollem Umfange Tatsache geworden.

Was aller wirtschaftlichen Vernunft zu widersprechen schien, trat ein: Am 28. Mai 1929 hat der Reichstag in einem besonderen Gesetz über die Sanierung des Schichau-Unternehmens neben den laufenden Subventionen die Aufwendung von einmaligen Kosten in Höhe von 21 Millionen Mark gutgeheißen. Davon waren zwei Drittel, insgesamt 14 Millionen Mark, vom Reich zu übernehmen, während die restlichen 7 Millionen auf Preußen entfielen. Inzwischen ist über ein Jahr vergangen, eine genügende Spanne Zeit, um heute schon einigermaßen beurteilen zu können, wie sich der Schichaubetrieb unter der Subvention weiter entwickelt und welche Form vor allem seine Geschäftsgebarung angenommen hat. Man kann sagen, daß die pessimistischsten Voraussagen, wie sie seinerzeit gemacht worden sind, womöglich noch übertroffen sind. Der wirtschaftliche Widersinn, einzelne Betriebe, die ihre Existenzfähigkeit einge-

büßt haben, durch Dauersubventionen künstlich am Leben zu erhalten, ist im Falle Schichau zur Evidenz offenbar geworden. Nicht nur ist Schichau nicht wirklich lebensfähig geworden, vielmehr sind durch die von ihm eingeschlagene Preispolitik, wie seinerzeit vorausgesagt wurde, die gleichartigen Betriebe im Reiche teilweise auf das schwerste in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Stützung eines schwachen Unternehmens hat also nicht nur dieses nicht gestärkt, sondern auch andere bis dahin noch gesunde und starke Unternehmungen empfindlich geschwächt, und es droht die Gefahr, daß diesen Betrieben durch die von Schichau eingeschlagene Politik der gesunde Boden mehr und mehr unter den Füßen weggezogen wird.

So tritt nun immer häufiger der Fall ein, daß die deutschen Werften, Maschinen- und Lokomotivfabriken sich über Preisunterbietungen durch Schichau beschweren. So sollen jetzt eine Reihe von bekannten deutschen Fabriken sich darüber beklagt haben, daß die Offerten von Schichau auf die Ausschreibungen der indischen Bahnen für Lokomotivkessel um 23—39% niedriger gewesen seien als die Angebote sowohl der internationalen Konkurrenz als auch der inländischen Industrie. Keinesfalls dürfte diese Preisdifferenz darauf zurückzuführen sein, daß das Schichauunternehmen im Bau von Lokomotivkesseln gegenüber seinen Konkurrenten eine starke Ueberlegenheit besitzt. Es kann sich hier vielmehr nur um völlige Fehlkalkulationen handeln, die nur dadurch möglich sind, daß die Schichauwerke subventioniert sind.

Besonders bedrohlich wirkt sich aber die Schichausubventionierung für Stettin und seine Werftindustrie aus. Auch heute nach dem Fortfall des Vulkanas besitzt Stettin bekanntlich eine gesunde und leistungsfähige Werftindustrie, die, wie schon erwähnt, insbesondere für den Bau von Schiffen bis zu etwa 8000 Tonnen (aber natürlich auch darüber hinaus) vorzüglich geeignet und die namentlich auch für die zahlreichen bei dem lebhaften Hafenverkehr hier anfallenden Reparaturen von großer Wichtigkeit ist. Ganz abgesehen davon, daß diese Werke, wenn sie ihrer Kapazität entsprechend beschäftigt sind, noch immer einer zahlreichen Belegschaft Brot geben können, ist es natürlich für einen Seehafen von internationaler Bedeutung wie Stettin eine Frage ersten Ranges, daß hier eine leistungsfähige Werftindustrie vorhanden ist. Die Situation dieser Industrie ist nun durch die Schleuderpolitik Schichaus aufs äußerste erschwert worden. Hierfür ein Beispiel jüngsten Datums: Die französische Behörde hatte von vier verschiedenen deutschen Werften, unter ihnen auch einem Stettiner Unternehmen, Offerten auf zwei größere Seeschlepper eingeholt. Es ist bekannt geworden, daß die Preise dieser vier deutschen Werften im Mittel etwa 20% höher als die des Schichauunternehmens lagen, so daß der Auftrag an Schichau gegeben wurde. Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß bei dem allgemein bekannten großen Arbeitsmangel der deutschen Werften sicher auch von diesen ein Preis abgegeben wurde, der kaum die Selbstkosten deckte; daraus ist zu folgern, daß Schichau, das überdies teure Arbeitsbedingungen hat, erheblich unter den Selbstkosten geblieben ist. Diese Verschleuderung deutscher Steuergelder, die hierin zum Ausdruck kommt, ist

um so schärfer abzulehnen, als es sich um einen Steuergelder, die hierin zum Ausdruck kommt, ist Reparationsauftrag handelte. Ein vom Reiche gespeistes Unternehmen hat also deutsche Substanz verschleudert, obwohl auch das Reich nach Lage der Dinge daran interessiert sein sollte, auf das Reparationskonto für viel Geld wenig Ware zu liefern. Aus dem angeführten Beispiel geht hervor, daß durch die Preispolitik des staatssubventionierten Schichaubetriebes das Preisniveau im deutschen Schiffbau auf das gefährlichste erschüttert wird. Die unnatürliche, allen Gesetzen widersprechende Art, Offerten hereinzuholen, wird aber noch mehr dadurch beleuchtet, daß Schichau beispielsweise bei der Hereinnahme von russischen Aufträgen nicht nur die Preise vollkommen unzureichend gestaltet, sondern für die Bezahlung der Objekte den Russen auch Kredite eingeräumt hat, deren Art und Dauer von keiner deutschen, allein auf ihre eigenen Mittel gestützten Privatfirma in gleicher Weise übernommen werden könnte. Wir haben also als Ergebnis der Schichausubventionierung die Tatsache, daß dem Auslande mit Mitteln deutscher Steuerzahler zu billigen Schiffen verholfen wird, mit Mitteln, die nach offizieller Auslegung des amtlichen preußischen Pressedienstes sich bisher schon auf mehr als 40,8 Millionen Mark belaufen.

Nimmt man hinzu, daß auf der anderen Seite auch die Deutschen Werke, gestützt auf ihre großen Zuschüsse, eine Preispolitik treiben, mit der die deutsche Privatindustrie auf keinen Fall mitkann, so ergibt sich die Situation, daß die Preispolitik dieser Reichsbetriebe allmählich zu einer Erdrosselung der Privatwerften führen muß. Diese Tatsache enthüllt auf das deutlichste, wie gefährlich es ist, kranke Betriebe zu subventionieren, wenn gleichartige gesunde Betriebe als unmittelbare Folge davon ebenfalls zu kranken beginnen.

Hier in Stettin ist immer der Standpunkt vertreten worden, daß jede Subventionierung letzten Endes nur zu willkürlichen Schädigungen der Wirtschaft führen und daß die Wirtschaft sich frei von allen derartigen Eingriffen des Staates entwickeln müsse, wenn sie sich zum Nutzen der deutschen Handels- und Zahlungsbilanz, zum Nutzen des Steuersäckels und zur Entlastung des Arbeitsmarktes entfalten solle. Industrien haben nur dort eine Berechtigung, wo sie im freien Spiel der Kräfte aus eigenen Mitteln bestehen können, und wenn sie bei Verschlechterung der Existenzbedingungen in Schwierigkeiten geraten und schließlich erliegen, so entspricht dies nur dem natürlichen, niemals zu beseitigenden Grundsatz von Werden und Vergehen, der auch auf die Wirtschaft Anwendung zu finden hat. Die Schichauaktion ist ein Verstoß gegen elementare wirtschaftliche Grundsätze, wie die Folgen zeigen. Auf die Dauer wird auch Schichau nicht künstlich am Leben zu erhalten sein, und man kann nur den dringenden Wunsch haben, daß die Konsequenzen aus dieser Erkenntnis möglichst bald gezogen werden, ehe gleichartige, heute noch gesunde Betriebe im Reiche und ehe namentlich die Stettiner Werften in ihrem heutigen schweren Existenzkampf über die aus öffentlichen Mitteln gespeiste, übermächtige Preispolitik des Schichauunternehmens zu Fall kommen.

Die Rechtspflege als Wirtschaftsbarometer.

Von Rechtsanwalt Dr. Cahn, Stettin.

Ueber den Wert der Statistik im allgemeinen und der Justizstatistik im besonderen braucht wohl kaum noch ein Wort verloren zu werden. Die Auswertung statistischer Daten ist nicht nur oder sollte nicht nur Aufgabe der amtlichen Stellen und der Zweck, nicht nur für den inneren Dienst bestimmt sein, sondern auch der Wirtschaftserkenntnis dienen. Zugleich kann die Statistik Grundlage wirtschaftspolitischer Maßnahmen des Staates oder auch der einzelnen Wirtschaftskörper oder der Gesamtheit sein.

Das statistische Material größerer geographischer oder politischer Gebilde — einer Provinz, eines Landes oder des Reiches — wird periodisch veröffentlicht und ist auch im allgemeinen den interessierten Kreisen leicht zugänglich. Es ist aber nötig, daran zu erinnern, daß es eine Reihe statistischen Materials gibt, dessen Bedeutung als Beitrag zur Verwertung wirtschaftlicher Vorgänge, sowohl im Dienste der Wirtschaftspraxis als auch der Wirtschaftswissenschaft noch nicht genügend erschlossen und wirtschaftspolitischen Zwecken zugeführt werden kann. Einzelne Daten allein genügen natürlich nicht, sondern eine längere Kette in bestimmten Zeitabschnitten vergleichsweise beobachteter Ereignisse.

Zu diesem Material gehört, last not least, die Ausbeute des bei den örtlichen Justizbehörden gesammelten justizstatistischen Materials.

Diese Daten bilden nämlich nicht nur eine Uebersicht der Tätigkeit der Gerichte, sie sind vor allem ein Spiegelbild periodischer Vorgänge, deren wirtschaftspublizistische systematische Auswertung nicht unterschätzt werden darf. So lassen sich die periodischen Aenderungen, beispielsweise die Wahl der einzelnen Gesellschaftsformen (Aktiengesellschaft bzw. offene Handelsgesellschaft, Kommanditgesellschaft, Stille Gesellschaft, Wahl der beschränkten oder unbeschränkten Haftpflicht bei Genossenschaften usw.) an Hand der jährlichen Eintragungen in die Register studieren, und es kann festgestellt werden, wie im Laufe der Zeit dieser oder jener Form der Vorzug aus diesem oder jenem Grunde gegeben wird. Aus der Erfahrung der örtlichen Verhältnisse heraus wird der Publizist auch dafür die Gründe mühelos finden. Schon die Betrachtung der Wechselwirkung der einzelnen Zahlen untereinander dient der Vertiefung der örtlichen Wirtschaftskennntnis und -erkenntnis.

Wir brauchen an dieser Stelle kaum zu erwähnen, welchen Wert auch die ständige Veröffentlichung der Konkursstatistik und die Zahlen der Wechselproteste etwa in der lokalen Tagespresse für die Beurteilung der Wirtschaftslage haben kann. Daten aus der Zivilrechtspflege und auch sogar aus der Strafrechtspflege (Brotpreis und Verbrechen) lassen nach dieser oder jener Richtung hin bei vorsichtiger Abwägung Schlüsse zu.

Hier sollte zunächst einmal eine wahllose Aufzählung von Beispielen erfolgen, die sich beliebig vermehren lassen, was aber im einzelnen in diesem Zusammenhange nicht näher erwähnt werden soll. Der Hinweis auf die Mannigfaltigkeit und die Möglichkeit der Ausbeute nach den verschiedenen Richtungen hin mag genügen. Die Daten der Reichs- und Landesjustizstatistik sind für die Gesamtbeurteilung wertvoll. Die Volkswirtschaft ist aber die Summe aller individuellen Wirtschaftens, und das ist bei einer horizontalen Gliederung gleich der Summe aller lokalen Wirtschaftslebens. Die lokale Wirtschaftskritik, deren Wert für die Volkswirtschaft außerordentlich wichtig ist, kann aber aus Zahlen der Reichsstatistik nicht schöpfen. Stehen

ihr aber örtliche Ziffern zur Verfügung, dann ist sie umso besser in der Lage, auf Mängel der örtlichen Wirtschaftsführung und Wirtschaftsgestaltung hinzuweisen, und kann so am besten auch mittelbar der gesamten Volkswirtschaft dienen.

Es ist eine alte Forderung des Verfassers dieser Zeilen, das bei den Gerichten erwachsende statistische Material den interessierten Kreisen möglichst leicht und schnell zugänglich zu machen.

Dies kann geschehen, ohne daß auch nur die betreffende Behördenstelle eine Minute länger Verwaltungsarbeit zu leisten hat. Die einzelnen Gerichte, also Amts-, Land- und Oberlandesgerichte sind nämlich verpflichtet, in periodischen Abständen über ihren Geschäftsgang zu berichten und das diesbezügliche statistische Material an die jeweils übergeordnete Stelle abzugeben. Die Zahlen werden dann stets bei den Zentralstellen für Landesstatistik bzw. dem Statistischen Reichsamte einlaufen, wo das statistische Gesamtbild zusammengestellt wird.

In dankenswerter Weise stellen bereits jetzt die Justizpressstellen solches Material der Presse zur Verfügung. Ein Ausbau dieses Pressdienstes wäre nach jeder Richtung hin, im oben erwähnten Sinne, nur zu wünschen.

Es kann dabei ganz einfach technisch verfahren werden, nachdem allerdings hierzu die Genehmigung der höheren Justizverwaltungsbehörde eingeholt ist. Jede an solchem Material interessierte Stelle sollte das Recht haben, bei der jeweiligen Abteilung des betr. Gerichts die Daten zu erfahren. Diese Abteilung braucht nur für den gegebenen Fall anläßlich der oben erwähnten obligatorischen Berichtserstattung an die übergeordnete Stelle einen Schreibmaschinendurchschlag mehr anzufertigen und diesen der antragstellenden Zeitungs-, Zeitschriftenredaktion bzw. den interessierten Verbänden und Kammern das zu veröffentlichende Material zuzuleiten. Kaum zu erwähnen, welche großen Dienst die Justizverwaltung hierdurch der Öffentlichkeit zu leisten in der Lage ist.

Der Wert der bei ihr geleisteten Arbeit wird gesteigert, indem sie die bei ihr erwachsende Arbeit der Wirtschaft um der Wirtschaft und der Wissenschaft willen zugänglich macht.

Wir werden nunmehr bestrebt sein, im „Ostsee-Handel“ solche Veröffentlichungen mit Genehmigung der Justizbehörden laufend vorzunehmen und auch um eine stete Konjunkturforschung bemüht bleiben.

Es kommt uns darauf an, das Wechselbild zwischen der Stettiner Rechtspflege und der Stettiner Wirtschaft statistisch zu erfassen, und wirtschaftswissenschaftlich auszuwerten. Wir sind uns dabei bewußt, daß es sich um einen Versuch handelt, der unseres Wissens bis jetzt allein in Stettin durchgeführt worden ist bzw. werden soll. Deshalb sind wir auch für jede Anregung und Kritik dankbar.

Uns schwebt insbesondere vor Augen: Die Darstellung der Konkurse und Vergleichsverfahren, der Zwangsvollstreckung und der Zwangsversteigerung, der Wechselprozesse und der Zivilprozesse einschl. des Mahnverfahrens. Hiermit grenzen wir ein recht umfangreiches Gebiet ab. Es soll versucht werden, im Laufe der Zeit die einzelnen Kurven der lokalen Wirtschaft zu erzielen, deren Betrachtung für die Stettiner Wirtschafts-, insbesondere Handelspolitik grundlegend sein kann.

In einer nächsten Nummer soll an dieser Stelle mit der Darstellung des Wechselprozesses begonnen werden.

Ihr bester und billigster Vertreter ist der „OSTSEE-HANDEL“; denn er kommt monatlich zweimal zu Ihren Kunden im In- und Ausland.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Schifffahrt. Im April 1930 zeigte der Auslandschiffsverkehr in den 3 Haupthäfen Schwedens folgende Zahlen (Schiffe von 10 Nrgt. und darüber):

Eingang.

	Dampf- u. Motorfahrzeuge mit Fracht		Segelfahrzeuge ohne Fracht		Segelfahrzeuge Prähme u. Böte beladen		Insgesamt	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Stockholm	189	192 154	6	3 772	10	708	206	196 707
Göteborg	204	233 601	34	38 715	66	3 740	315	277 847
Malmö	406	251 830	12	5 852	72	5 725	582	267 918

Ausgang.

	Dampf- u. Motorfahrzeuge mit Fracht		Segelfahrzeuge ohne Fracht		Segelfahrzeuge Prähme u. Böte beladen		Insgesamt	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Stockholm	139	119 173	62	82 251	11	754	218	202 547
Göteborg	160	190 108	105	115 156	55	3 848	354	311 004
Malmö	364	224 251	33	29 897	59	2 577	500	260 887

Außenhandel. Nach einer (TT)-Meldung an „Sydsv. Dagbl.“ hat der Außenhandel im verflossenen Monat Mai bei einer Ausfuhr von 160 474 000 und einer Einfuhr von 154 231 000 Kr. mit einem Ausfuhrüberschuß von 6 233 000 Kr. abgeschlossen. Der Mai vorigen Jahres wies bei einer Ausfuhr von 162 149 000 und einer Einfuhr von 168 031 000 Kr. einen Einfuhrüberschuß von 5 882 000 Kr. auf.

Mit dem obigen Ergebnis schließen die ersten fünf Monate dieses Jahres mit einem Einfuhrüberschuß von 95 752 000 Kr. ab gegen 78 619 000 Kr. im entsprechenden Zeitraum 1929.

Außerordentliche Zunahme der Produktion. Wie aus der dieser Tage vom Handelsamt in Stockholm veröffentlichten schwedischen Produktionsstatistik erhellt, hat die industrielle Warenerzeugung im Jahre 1929 eine bemerkenswerte Zunahme aufzuweisen. So wurden zum Beispiel an elektrischem Strom 4900 Kilowattstunden erzeugt oder rund 11 Prozent mehr als im Jahre 1928. Die Produktion der Werften stieg um 15 Prozent, die der Kabelwerke um 28 Prozent und der Kugellagerfabriken um sogar 35 Prozent. In der Holzmasseindustrie ist bei den verschiedenen Sorten eine Zunahme von 25 bis 55 Prozent zu verzeichnen, während die Sägewerke nur unbedeutende Fortschritte aufweisen. Packpapier und Zeitungspapier zeigen ein Mehr um 22 bzw. 21 Prozent. Die Streichholzproduktion stieg um 6 Prozent, die Zementproduktion um 22, die Margarineproduktion um 9 Prozent. Die Textilindustrie stagnierte und die Produktion an Zentrifugen, Elektromotoren und Generatoren ging sogar etwas zurück.

Norwegen.

Außenhandel. Im Mai betrug der Wert der Einfuhr 97,0 Mill. Kr. (im April 85,7 Mill.), der Wert der Ausfuhr 57,3 Mill. Kr. (im April 61,8 Mill.), mithin der Einfuhrüberschuß 39,7 Mill. Kr. (im April 23,9 Mill.).

Die Steigerung in der Einfuhr erklärt sich durch verstärkte Einfuhr von Schiffen (für 20 Mill. gegen 4,2 Mill. im Mai v. J.). Gleichfalls gestiegen ist die Einfuhr von Mineralien roh und halbverarbeitet (um 1,25 Mill.) sowie die Einfuhr von Erzeugnissen aus Mineralien, alle anderen Posten zeigen einen Stillstand oder Rückgang.

In der Ausfuhr zeigten fallende Tendenz Metalle, roh und halbverarbeitet, Schiffe, Fett, Holzwaren und Papier. Gestiegen ist die Ausfuhr von Papiermasse (von 7,6 auf 8,7 Mill. Kr.), Kunstdünger, die meisten anderen Posten zeigten einen Rückgang.

Für die fünf ersten Monate stellt sich bei einer Einfuhr von 432,7 Mill. Kr., bei einer Ausfuhr von 304,8 Mill. Kr. der Einfuhrüberschuß auf 127,9 Mill. Kr. (im Vorjahr 124,3 Mill.).

Staatsgarantie für den Export nach der U.d.S.S.R. Das Storting stimmte am 3. Juni der Verlängerung der am 31. Dezember d. J. abgelaufenen Staatsgarantie in Höhe von 20 Mill. Kr. für den Export norwegischer Waren nach Rußland bis zum 31. März 1931 zu.

Förderung des Beerenexports. Während der Export von Beeren aus dem südlichen Norwegen in den letzten Jahren

eine beachtliche Förderung erfahren hat, sind die großen Möglichkeiten Nordnorwegens in dieser Hinsicht bisher ungenutzt geblieben. Nunmehr will jedoch der Verein zur Auswertung von Nutzpflanzen (Nyttevekstforeninger) dieser Frage besondere Aufmerksamkeit widmen. Ein zu diesem Zwecke eingesetztes Komitee empfiehlt die Bildung verschiedener Exportgruppen, die in diesem Jahre nur für den Export von Preiselbeeren arbeiten sollen. Auf Grund gesammelter Erfahrungen hofft man dann, im nächsten Jahr den Export auch auf Blaubeeren und Multheeren ausdehnen zu können.

Automobilmarkt. Nach einem Schlußartikel in Nr. 5 der Fachzeitschrift „Motorjournalen“ stellt sich das Verhältnis der in Norwegen gebräuchlichen Lastkraftwagen folgendermaßen: 12 amerikanischen Marken stehen 5 deutsche, 4 englische und je 1 französische, Schweizer, schwedische und norwegische Marke gegenüber.

Die Handelsflotte. Wie aus den anlässlich der norwegischen Reederkonferenz in Drontheim veröffentlichten Angaben erhellt, umfaßt die Handelsflotte Norwegens gegenwärtig rund 3 300 000 Tonnen, wovon 1 027 000 Tonnen mit Linienfahrt beschäftigt sind. 292 000 Tonnen sind Walkocherzien und 718 000 Tonnen Tankmotorschiffe.

Im Bau befindlich sind insgesamt 698 000 Registertonnen, und zwar 117 000 in Danzig, 303 000 in England, 209 000 in Schweden und 54 000 Tonnen in Norwegen.

Der drohende Konflikt in der Papierindustrie beigelegt. Nach einer Ritzsaumeldung an „Börsen“ ist die der norwegischen Papierindustrie drohende Großaussperrung, die 11 000 Mann umfaßt haben würde, beigelegt, indem in der Fabrik, wo die Arbeiter ungesetzlich gestreikt hatten, die Arbeit wieder aufgenommen worden ist. Der Streik hatte ein halbes Jahr gedauert.

Holzveredelungsindustrie. Die norwegische Zeitschrift „Farmand“ hat der Holzveredelungsindustrie eine Sondernummer gewidmet. Die meisten Artikel sind in norwegischer Sprache verfaßt. Eine Übersicht über die Holzveredelungsindustrie im Jahre 1929 ist englisch wiedergegeben.

Dänemark.

Außenhandel. Zufolge „Berl. Tid.“ schließt der Außenhandel im Mai bei einer Einfuhr von 141 Mill. Kr. und einer Ausfuhr von 145 Mill. Kr. (wovon 8 Mill. Kr. auf die Wiederausfuhr fremder Ware entfallen) mit einem Ausfuhrüberschuß von 4 Mill. Kr. ab. Die Einfuhr war an Wert geringer als in irgend einem andern Monat des letzten Jahres, abgesehen vom Februar, während die Ausfuhr die höchste Wertziffer seit Januar zeigt. Für die ersten fünf Monate dieses Jahres ergeben sich für den dänischen Außenhandel folgende Ziffern: Einfuhr 731 Mill. Kr., Ausfuhr 674 Mill. Kr., wovon 42 Mill. Kr. auf fremde Waren entfallen. Es ergibt sich demnach für diesen Zeitraum ein Einfuhrüberschuß von insgesamt 57 Mill. Kr.

Berichte des staatlichen Ausschusses für Außenhandelsförderung. Vom Staatsministerium sind die beiden ersten Arbeiten des Ausschusses zur Untersuchung von neuen Märkten für dänische Produkte vorgelegt, und zwar ein Bericht über das Fischereigewerbe und ein Bericht für die Produkte der Tierhaltung. Beide Arbeiten dürften auch der deutschen Landwirtschaft wertvolle Hinweise für den Absatz der landwirtschaftlichen Erzeugnisse geben, insbesondere auch dadurch, daß das Problem der Verpackung von Butter, Käse eingehend behandelt wird. Gerade letzteres dürfte auch eine Reihe von Industrien, beispielsweise Fabriken von Butterverpackmaschinen, Erzeugern von zweckmäßigem Einpackpapier interessieren. Der Bericht über die Märkte der Produkte für Tierhaltung enthält eine wertvolle Zusammenstellung der Erzeugung von tierischen Produkten, sowie ihre Ausfuhr nach den einzelnen Ländern. Er enthält praktische Vorschläge für neue Wege der Ausfuhr.

Schwedisch-dänisches Abkommen über gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen. In „Sveriges överenskom-melser med främmande makter“ Nr. 26 ist das schwedisch-dänische Abkommen vom 26. April d. J. über gegenseitige Anerkennung der in beiden Ländern ausgestellten Führerscheine veröffentlicht worden. Das Abkommen ist am 1. Mai d. J. in Kraft getreten.

Letland.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 20,2 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 17,0 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 3,2 Millionen. —

Im laufenden Jahr macht sich besonders ein starker Rückgang in der Nahrungsmittel- und Rohstoffeinfuhr bemerkbar, während in der Ausfuhr eine Steigerung der Ausfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln und eine Verminderung der Ausfuhr von Fabrikkaten zu verzeichnen ist.

Schiffahrt. Im Mai zeigte der seewärtige Schiffsverkehr in den drei Haupthäfen folgende Zahlen:

	Eingang		Ausgang	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Riga	328	141 828	322	136 113
Libau	74	18 937	78	22 678
Windau	52	21 853	55	23 578

Der Butterexport. Im Mai d. J. ist die Butterausfuhr Lettlands gegenüber dem Vorjahre um 63,5% gestiegen, denn es gelangten zur Ausfuhr 1600,6 to Butter gegen 981,9 to im Mai 1929. Auch im Vergleich zum April d. J. verzeichnet die Butterausfuhr Lettlands eine Steigerung um 496 to oder rund 45%.

Was die Abnehmerländer anbetrifft, so ging die Ausfuhr nach Deutschland gegenüber dem Vorjahre von 79,43% auf 46,87% zurück, während nach England eine Zunahme von 20,37% auf 33,66% zu verzeichnen ist.

Der Wert der im Mai d. J. ausgeführten Butter stellte sich auf 4,8 Mill. Ls. gegen 4,1 Mill. Ls. im Mai 1929.

Belegung der Fleischausfuhr. Im Gegensatz zum Vorjahre, als die Auswirkungen der Mißernte von 1928 die Fleischausfuhr Lettlands fast lahmlegten, läßt sich im ersten Viertel des laufenden Jahres wieder eine Belegung derselben feststellen. Es gelangten in diesem Zeitraum zur Ausfuhr 280 to Fleisch im Werte von 508 000 Ls. gegen 113 to im Werte von 191 000 Ls. im ersten Viertel 1929.

Befristete Anwendung der Mindestzollsätze auf die Einfuhr aus Litauen. Der Landtag hat am 7. Juni 1930 ein Gesetz angenommen, wonach vom 18. Juli 1930 an auf sechs Monate auf die Einfuhr aus Litauen die Mindestzollsätze anzuwenden sind.

Der Staat kauft die Mitauer Zuckerfabrik. Das lettländische Ministerkabinett hat dem Finanzministerium die Genehmigung erteilt, 3500 to Rohzucker für die Mitauer Fabrik zu kaufen. Ferner wurde vom Ministerkabinett der grundsätzliche Beschluß gefaßt, die Zuckerfabrik zu erwerben.

Die Zuckerrübenkultur. Der Direktor der I. Lettländischen Zuckerfabrik J. Lasche veröffentlicht im „Latwijas Lauksaimnieks“ Nr. 8 einen instruktiven Aufsatz über die Ausbreitung der Zuckerrübenkultur in Lettland.

Nachstehend eine auszugsweise Wiedergabe der hauptsächlichsten Belange.

Der durchschnittliche Zuckergehalt der lettländischen Rüben ist ein sehr hoher. Er betrug 1929 18,0% gegen 16,8% in 1927 und erreichte selbst im Mißerntejahr 1928 16,0%.

Der Durchschnittsertrag läßt sich nicht genau bestimmen, da die Landwirte die Aussaatfläche nicht immer richtig erfassen und auch nicht sämtliche Rüben der Zuckerfabrik abliefern. Man kann ihn jedoch mit 16—18 to je ha annehmen. Auf den der Zuckerfabrik gehörenden Wirtschaften wurden dagegen in den letzten Jahren (mit Ausnahme von 1928) 22—18 to je 1 ha erzielt.

Im allgemeinen sind die erreichten Ernteerträge noch niedrig. Zu den wichtigsten Ursachen dieser Erscheinung gehört die ungenügende Pflege der Rübenfelder während der Wachstumsperiode.

Die Entwicklung der Zuckerrübenkultur in Lettland veranschaulichen folgende Zahlen:

Jahre	Zahl der Wirtschaften	Abgelieferte Zuckermenge in Tonnen	An die Landwirte ausgezahlte Summen in Lat
1924	13	61	2 976
1925	159	1 292	63 044
1926	402	6 515	322 573
1927	1193	10 466	536 514
1928	906	4 860	245 258
1929	1856	20 726	1 050 098
Zusammen	4522	43 921	2 220 463

Von den der Mitauer Zuckerfabrik im vergangenen Jahre eingelieferten 20 726 to wurden zugestellt: mit der

Eisenbahn 10 552 to, auf dem Wasserwege (Kurl. Aa und Düna) 6084 to und mit Fahrzeugen (Wagen, Autos) 4080 to.

Die Aufzucht von Zuckerrüben ist bei den bestehenden Ankaufspreisen lohnend. Die Ausgaben pro 1 ha belaufen sich in Berücksichtigung aller Faktoren auf 710 Ls., denen bei einer Ernte von 18 to Rüben und 12 to Blätter Einnahmen in Höhe von 954,60 Ls. gegenüberstehen. Der Reingewinn beträgt somit pro 1 ha 244,60 Ls.

Lettlands Häfen. Ausgabe des Seedepartements des Finanzministeriums, Riga, 1930.

Vorliegendes, auf vorzüglichem Papier gedruckte und mit zahlreichen Abbildungen versehene Werk verfolgt den Zweck, dem Leser ein übersichtliches Bild über Lettlands Häfen zu geben. Es werden somit Dinge behandelt, die einen jeden Volkswirt und Wirtschaftsredakteur angehen, doch findet auch der Kaufmann, Industrielle und sonstige am Schiffs- und Hafenverkehr Lettlands Interessierte eine Fülle reichhaltigen Materials, das ihn geradezu über alles informiert, was sich auf den seewärtigen Warenverkehr mit Lettland bezieht. So werden beispielsweise dargestellt: die einzelnen Häfen Lettlands nach ihrer technischen Verfassung und Naturlage; die Schifffahrtslinien, Schiffsfrequenz, Eisverhältnisse, das Laden und Löschen von Waren (Tarife), der See-Transitverkehr usw.

Da das Buch außer dem lettischen auch einen englischen und deutschen Text enthält, ist er fast allen Interessenten zugänglich.

Wechselproteste. Im April wurden 19 155 Wechsel mit 5,76 Mill. Lat protestiert. —

In den ersten 4 Monaten 1930 wurden 78 402 Wechsel mit 18,87 Mill. Lat protestiert, gegen 59 830 Wechsel mit 12,47 Mill. Lat in der gleichen Zeit 1929.

Konkursstatistik. Im April wurden 7 Konkurse mit einer Konkurssumme von 126 000 Lat und im Mai 2 Konkurse mit 9000 Lat angemeldet. Im Vergleich zum April (12 Konkurse) und Mai 1929 (14 Konkurse) ist ein wesentlicher Rückgang zu verzeichnen.

Estland.

Außenhandel. Im Mai war die Handelsbilanz Estlands bei einem Einfuhrwert von 8,7 Mill. Kr. und einem Ausfuhrwert von 8,3 Mill. Kr. mit 0,39 Mill. Kr. passiv. Die Passivität im selben Monat des vorigen Jahres war bedeutend größer und zwar betrug sie 3,7 Mill. Kr. Von den Bestimmungsändern estländischer Waren stand England mit 2,85 Mill. Kr. an erster und Deutschland mit 1,4 Mill. Kr. an zweiter Stelle. Als Importland nahm Deutschland mit 2,49 Mill. Kr. die erste Stelle ein, es folgten die U.S.A. mit 1,37 Mill. Kr. usw. — In den ersten fünf Monaten 1930 betrug die Einfuhr 43,2 Mill. Kr. gegenüber 51,5 Mill. Kr. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres, während die Ausfuhr sich auf 35,5 Mill. Kr. stellte gegenüber 37,3 Mill. Kr. Die Handelsbilanz wies mithin in der Berichtszeit einen Einfuhrüberschuß in Höhe von 7,7 Mill. Kr. auf, während die Bilanz im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres einen Passivsaldo von 14,2 Mill. Kr. zu verzeichnen hatte. Die erhebliche Besserung der Handelsbilanz ist vor allem auf den starken Rückgang der Einfuhr zurückzuführen.

Schiffahrt. Im Mai d. J. war der seewärtige Schiffsverkehr im Hafen Reval lebhafter als im Mai v. J.

	Eingang	Ausgang
Zahl der Schiffe	185	178
Nrgt.	90 521	95 886

Die Tonnage war im Mai d. J. im Eingang um rund 18 000 Nrgt., im Ausgang um rund 22 000 Nrgt. größer als im Mai 1929.

Schutzzölle für den Flachsba in Estland. Das estländische Landwirtschaftsministerium hat einen Gesetzentwurf über die Einführung von Schutzzöllen für Flachs ausgearbeitet, wonach die Einfuhrzölle von 0,018 auf 0,3 Goldfr. pro kg erhöht werden sollen. Diese Maßnahme ist für nötig befunden worden, da die einheimischen Flachsproduzenten in der Lage sind, die Bedürfnisse des Innenmarktes zu decken, die Einfuhr ausländischen Flachses sich aber in der letzten Zeit wesentlich vergrößert hat. 90% seiner Flachsernte exportiert Estland ins Ausland.

Verhandlungen über den Ausbau des Butterexports nach England. Demnächst sollen Verhandlungen über den Ausbau des estländischen Butterexports nach England stattfinden. Zu diesem Zweck treffen Vertreter britischer Butterimporteure in Reval ein, wo vor allem die Schaffung einer besseren Verbindung zwischen Estland und England, sowie die Möglich-

keiten zu einer Erweiterung des Absatzmarktes für estländische Butter erörtert werden sollen. Späterhin beabsichtigen die Direktoren der Landwirtschaftlichen Zentralgenossenschaft „Estonia“, Uritam und Laidoner, nach England zu reisen, um dort die endgültigen Vereinbarungen zu treffen.

Der neue Zolltarif. Der neue estländische Zolltarif, der vom zuständigen Sonderausschuß des Wirtschaftsministeriums in den Grundzügen ausgearbeitet worden ist und nunmehr den wirtschaftlichen Organisationen zur Stellungnahme unterbreitet wird, sieht u. a. eine Erhöhung des Einfuhrzoll für Zucker von 12,41 auf 15 Cent pro Kilo vor, ferner eine zollfreie Einfuhr resp. bedeutende Zollermäßigungen für den Import von Rohmaterialien, derer die einheimischen Industrieunternehmen bedürfen. Desgleichen sind im neuen Entwurf die Zollsätze nicht mehr in Goldfranks, wie bisher, sondern in estn. Kronen vorgesehen. Die Annahme des neuen Tarifs durch das Parlament wird im Spätherbst erwartet.

Das staatliche Getreidemonopol. Ueber den Geetsentwurf der estländischen Regierung betreffend Schutz des einheimischen Getreidebaues werden folgende Einzelheiten bekannt. Gemäß dem Entwurf wird der Import von Roggen und Weizen sowie von Roggen- und Weizenmehl zum Staatsmonopol erklärt, das der Staat entweder selbst oder auf dem Wege der Lizenzerteilung an Privatfirmen ausübt. Der Staat ist verpflichtet, das gesamte von den Landwirten zu Verkaufszwecken bereitgestellte Getreide zu festen Preisen anzukaufen, die von der Regierung bestimmt werden. Ebenso setzt die Regierung bei der Erteilung von Einfuhrlicenzen das Verhältnis zwischen der Menge des angekauften einheimischen und des einzuführenden ausländischen Getreides fest. Beide Getreidesorten gelangen miteinander gemischt zu einem mittleren Preise zum Verkauf.

Günstiger Stand der Wintersaaten. Laut Angaben des Staatlichen statistischen Zentralbüros ist der Stand der Wintersaaten in Estland zum 15. Juni allgemein ein guter gewesen. Der Stand des Winterroggens war um 28% besser als der Durchschnitt für die letzten zehn Jahre, des Winterweizens um 21% höher, der Kleesaaten um 10% und des Wiesenheues um 14%. Im Vergleich zum vorigen Monat haben die Kleefelder infolge Mangels an Niederschlägen etwas gelitten. In den südlichen Kreisen des Landes stehen die Saaten besser als in den nördlichen. In letzter Zeit läßt die anhaltende Dürre die Ernteaussichten, namentlich für das Sommergetreide, weniger günstig erscheinen.

Die A.G. für mechanische Holzbearbeitung A. M. Luther hat das abgelaufene Geschäftsjahr 1929 mit einem Reingewinn von 95 649 Kr. abgeschlossen. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 6 Mill. Kr.

Litauen.

Schiffahrt. Im März und April zeigte der Seeschiffsverkehrs Memels folgende Zahlen:

	Eingang		Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Nrzt.	Zahl der Schiffe	Nrzt.
März	67	30 925,76	64	30 948,76
April	77	42 130 6	79	41 430,06

Das Flaggenbild stellte sich im April also dar: 44 deutsche Schiffe mit 15 544 Nrzt., 12 schwedische mit 3442 Nrzt., 5 dänische mit 3282 Nrzt., 4 englische mit 7931 Nrzt., 3 lettländische mit 1741 Nrzt., 2 litauische mit 1170 Nrzt., 2 estländische mit 560 Nrzt., 1 finnländisches mit 2395 Nrzt., 1 amerikanisches mit 3816 Nrzt., 1 holländisches mit 790 Nrzt.

Gesamtbilanz der Kreditanstalten. Die Gesamtbilanz aller litauischen Kreditanstalten belief sich am 1. Januar 1930 auf 260 Mill. Lit, wovon 170 Mill. Lit. auf die Aktien- und Kooperativbanken entfallen. Das Aktienkapital dieser Institutionen ist im genannten Jahre um 14 Mill. Lit gewachsen, die auf die Landbank entfallen. Die Einlagen bei allen Banken, die am 1. Januar 1929 92 Mill. Lit und am 1. Oktober 1929 106,1 Mill. Lit betragen, befehlen sich am 1. Januar 1930 auf 118,5 Mill. Lit. In der Zeit vom 1. Oktober 1929 bis 1. Januar 1930 wurden Beträge in Höhe von 41,4 Mill. Lit diskontiert, denen ein Betrag von 41,8 Mill. Lit für die Zeit vom 1. Juli bis 1. Oktober 1929 gegenübersteht.

Die Zinssätze. Auf Initiative der Bank von Litauen hat eine Reihe litauischer Banken eine Vereinbarung getroffen, wonach einseitliche Zinssätze für Einlagen und Kredite festgelegt werden. Als Höchstsatz für Kredite werden 12% p. a. festgesetzt. Die Abmachungen, die eine nicht unerhebliche Verbilligung des Kredits in Litauen bedeuten würden, sollen am 1. November d. J. in Kraft treten. — In einer Sitzung

des Verwaltungsrates des Verbandes der jüdischen Genossenschaftsbanken Litauens, der sich mit diesem Abkommen der Banken beschäftigte, wurde darauf hingewiesen, daß eine Reihe jüdischer Genossenschaftsbanken ihre Debetzinsen müheelos auf 12% p. a. herabsetzen können und einige von diesen Banken schon jetzt nur 10% p. a. berechnen. Die Lage der meisten jüdischen Genossenschaftsbanken sei in dessen derart, daß sie ihre Debetzinsen nur dann reduzieren können, wenn ihnen größere billige Kredite zur Verfügung gestellt werden. Hierüber sollen Verhandlungen mit der Bank von Litauen aufgenommen werden.

Die Verhandlungen über den Ausbau des Memeler Hafens. Das litauische Verkehrsministerium hat neue Mitteilungen über die Verhandlungen betreffend den Ausbau des Memeler Hafens gemacht. Wie vom Verkehrsministerium seinerzeit bekanntgegeben wurde, haben die Verhandlungen mit den Firmen Hermann Domscheit-Memel und Ways & Freytag-Königsberg, deren Angebot auf 5 239 608 Lit lautete, zu keinem Ergebnis geführt. Von den 18 Angeboten, die dem Ministerium bei dem Wettbewerb am 15. Mai d. J. gemacht wurden, sind die nächstgünstigsten die von der dänischen Firma Hoejgaard & Schulz-Kopenhagen mit 5 539 350 Lit, der Siemens Bauunion-Berlin mit 5 582 824 Lit, Julius Berger-Berlin mit 5 598 170 Lit und P. Morkunas & Co.-Kowno mit 5 735 930 Lit. Die weiteren Verhandlungen über den Memeler Hafenausbau werden vom Verkehrsministerium nunmehr mit der dänischen Firma Hoejgaard & Schulz geführt, die dem Ministerium mitteilte, daß sie bei ihrer Offerte verbleibe und die litauische Firma Morkunas zur Mitarbeit hinzugezogen habe.

Die A.G. für Zellstoff- und Papierfabrikation in Memel hielt am 4. Juni ihre Generalversammlung ab und beschloß für 1929 eine Dividende von 10 % auszuschütten. Die Aussichten für das laufende Jahr sind günstig.

Schließung der Landesausstellung. Die dieser Tage geschlossene Landesausstellung ist von mehr als 100 000 Personen besucht worden. Was das Geschäft auf der Ausstellung anbetrifft, so haben am besten die Aussteller von Vieh abgeschnitten, die fast alle ihre Exponate verkaufen konnten. Im übrigen machte sich der Einfluß der Wirtschaftskrise stark bemerkbar. Infolge der wirtschaftlichen Notlage der Landwirte, die den Hauptteil der Konsumenten in Litauen bilden, hielten sich die Abschlüsse in engen Grenzen. Gewisse Abschlüsse waren in Textilwaren und Galanterieartikeln zu verzeichnen.

Kommunale Fürsorge. Der Stadtrat von Mariampol hat beschlossen, bei der litauischen Regierung um eine Anleihe in Höhe von 1 Mill. Lit zu ersuchen, um in Mariampol eine Wasserleitung und Kanalisation, sowie einen Autobusverkehr einzurichten.

Holzauktion. Das litauische Forstdepartement veranstaltet am 31. Juli eine Holzauktion, bei der 70 000 fm Papierholz zur Versteigerung gelangen.

Der Automobilbestand. In den Jahren 1928 und 1929 waren in Litauen registriert:

	1929	1928
Leichte Autos	1010	926
Lastautos	309	186
Autobusse	265	139
Motorräder	746	464
Traktoren	272	259

Die dem Landesschutzministerium gehörenden Maschinen sind in diesen Zahlen nicht eingeschlossen. Die Zahl der Traktoren bezieht sich nur auf Großlitauen ohne das Memelgebiet. (M. D.)

Stapellauf. Am 6. Juli lief in Memel, der auf der Werft von Lindenau & Co. erbaute Eisbrecher „Perkunas“ vom Stapel. Das Schiff ist 32 Meter lang, die größte Breite ist 7,8 Meter, der Tiefgang 3,3 Meter. Das Schiff erhält eine moderne Dreifach-Heißdampf-Expansionsmaschine, die bis zu rund 1000 PS leistet. Die Ausrüstung des Schiffes entspricht den Bestimmungen der Seeberufsgenossenschaft.

Der Eisbrecher selbst ist gebaut nach Germanisch Lloyd Große Küstenfahrt, Höchste Klasse mit dem Spezialzeichen für Eisforcierung (E+). Zu diesem Zweck hat der Eisbrecher ganz besonders bewährte Formen und vorne doppelte Außenhaut erhalten.

Rückgang der Wechselproteste. In den ersten 5 Monaten 1930 sind in Litauen 54 964 Wechsel im Gesamtbetrag von 17,3 Mill. Lit zum Protest gelangt gegenüber 72 515 Wechseln im Betrage von 26,8 Mill. Lit im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

Polen.

Abschluß der Bank der Zuckerindustrie in Posen. — 12% Dividende. Die Bilanz der Bank der Zuckerindustrie (Bank Cukroownictwa) weist für 1929 einen Reingewinn von 1,54 Mill. Zl. aus. 1928 waren es 1,02 Mill., 1927 dagegen 3,56 Mill. Zloty. Es gelangt eine Dividende von 12% gegenüber 12% im Jahre 1928 und 14% im Jahre 1927 zur Ausschüttung. Der Geschäftsbericht besagt, daß die Zuckerindustrie im verflossenen Jahre unter weit schwierigeren Bedingungen als früher gearbeitet hat, weil sich die Finanzierung einer erhöhten Produktion als notwendig erwies. Diese Finanzierung war, wie dies auch früher bereits geschehen ist, nur mit Hilfe von Auslandskapital möglich. Die Verkäufe nach dem Ausland sind im Zusammenhang mit dem scharfen Wettbewerb der exotischen Zuckerländer mit großen Schwierigkeiten verknüpft gewesen. Immerhin hat die Bank rund 235 000 to Zucker im Auslande untergebracht. Erschwerend auf die Lage der Zuckerindustrie wirkte auch die gegen früher verringerte Aufnahmefähigkeit des Binnenmarktes, für den größere Kredite bereitgestellt werden mußten.

Bankengründungen. Nachdem erst vor einiger Zeit durch den Verband der Textilkauflleute eine Textilbank in Warschau ins Leben gerufen worden ist, deren Aufgabe die Konsolidierung der Kreditverhältnisse in diesem Industriezweig sein soll, hat jetzt auch aus dem gleichen Grunde der Zentralverband der Kauflleute die Gründung zweier Bankinstitute in Aussicht genommen. Und zwar handelt es sich um eine Bank für den Eisenhandel und eine für die Möbelindustrie. Das erstere Projekt befindet sich bereits in so fortgeschrittenem Stadium, daß mit der Aufnahme der Tätigkeit der Bank in nächster Zeit gerechnet wird. Die Bank für die Möbelindustrie wird voraussichtlich im August mit ihren geschäftlichen Operationen beginnen können.

Konversion einer Vorkriegsanleihe. Die Verhandlungen, die von einer Abordnung des Warschauer Magistrats in Paris über die Aufwertung einer im Jahre 1903 von der Stadt Warschau in Frankreich aufgelegten Anleihe geführt wurden, haben mit einem Abkommen geendet, wonach die Anleihe von 1903 in eine mit 4,5% verzinsbare und in 45 Jahren zu tilgende Anleihe konvertiert wird. Der Umrechnungskurs ist noch nicht bekanntgegeben, er wird aber als für die Stadt Warschau sehr günstig bezeichnet. Bekanntlich hat der Anleihedienst für diese Anleihe seit Jahren geruht. Der Warschauer Magistrat ist zur Aufnahme von Verhandlungen mit den Anleihegläubigern von der polnischen Regierung mit der Begründung veranlaßt worden, daß die Ordnung der Anleiheangelegenheit im Interesse der polnischen Kredits notwendig sei.

Weiterhin keine Notierungen polnischer Anleihen in Brüssel. Die polnische Gesandtschaft in Belgien intervenierte ergebnislos beim Vorstand der Brüsseler Fondsbörse wegen der Wiederzulassung der Börsennotierungen der polnischen Staatspapiere an der Brüsseler Börse. Vom Börsenvorstand wurde der polnischen Gesandtschaft bedeutet, er müsse an seinem Beschlusse vom 18. Oktober v. Js., durch den die Notierung polnischer Staats- und Kommunalpapiere aufgehoben wurde, festhalten, solange die Forderungen der Inhaber von Obligationen der Gesellschaft der Eisenbahn Warschau—Wien nicht befriedigt seien.

Erhöhung der polnischen Einfuhrzölle für Gasolin, Naphta und Treiböle. Laut einer im „Dziennik Ustaw“ Nr. 44 veröffentlichten Verordnung werden mit Wirkung vom 21. Juni 1930 ab die Einfuhrzölle für nachstehende Destillationsprodukte von Naphta-Rohöl erhöht:

aus Tarifrnr. 85, P. 1: Gasolin (Naphta-Aether) mit einem spezifischem Gewicht von 0,710 und weniger (bisher unter 0,750), Benzin mit einem spezifischen Gewicht von 0,790 und weniger — für 100 kg 50 Zloty (bisher 20,80);
aus Tarifrnr. 85, P. 2a: Naphta mit einem spezifischen Gewicht von über 0,790 bis 0,840 einschließlich (bisher von 0,790 bis 0,885) — für 100 kg 32 Zloty (bisher 14,30); — b) Treiböle: Gasöl Solaröl, blaues Oel, grünes Oel, Paraffinöl — alles mit einem spezifischen Gewicht von über 0,840 bis 0,855 einschließlich (bisher 0,790 bis 0,885) — für 100 kg 20 Zloty (bisher 14,30).

Die Verordnung setzt also nicht nur erhöhte Einfuhrzölle fest, sondern auch neue Normen des spezifischen Gewichts für die verschiedenen Erzeugnisse.

Änderungen der Bestimmungen über die zollfreie Ausfuhr von Hühnereiern. Die Verordnung über die Standardisierung der Ausfuhr von Hühnereiern aus Polen vom 13. November 1928 (s. Hand.-Arch. 1929 S. 1719) erfährt durch zwei im „Dziennik Ustaw“ Nr. 44 veröffentlichte Verord-

nungen mehrere Abänderungen. Hervorzuheben sind die neuen Gerichtsvorschriften sowie die über die Anbringung von Zeichen und Stempeln auf den Eiern und den Kisten.

Verlängerung der Geltung der Ausfuhrprämie für Butter. Durch eine im „Dziennik Ustaw“ Nr. 42 veröffentlichte Verordnung wird die Geltung der am 1. Dezember 1929 in Kraft getretenen Vorschriften über die Gewährung einer Ausfuhrprämie für Butter in Höhe von 20 Zloty für 100 kg vom 1. Juni 1930 ab um weitere drei Monate, d. h. bis zum 1. September 1930 verlängert.

Gdingen—Indien. Eine norwegische Reederei hat sich an das polnische Ministerium für Industrie und Handel mit dem Antrag auf Erteilung einer Konzession für eine ständige Schifffahrtslinie zwischen Gdingen und den Häfen von Britisch- und Holländisch-Indien gewandt.

Sondervergünstigungen für Gdingen. Durch eine im „Dziennik Ustaw“ veröffentlichte Regierungsverordnung wird gestattet, den öffentlichen Unternehmungen, Selbstverwaltungsorganen, landwirtschaftlichen Verbänden, Lagerhäusern, sowie Industrie-, Handels- und Speditionsfirmen, die Waren über Gdingen nach Polen einführen, die zu entrichtenden Zölle auf zwei Monate und in besonderen Fällen bis auf vier Monate gegen Sicherstellung zu kreditieren. Diese Verordnung stellt offensichtlich eine Maßnahme zur Förderung der im Vergleich zur Ausfuhr noch sehr geringen Einfuhr nach Polen über Gdingen dar. Ueber die Anwendung der aus dem Jahre 1927 stammenden Verordnung, wonach Firmen, die durch ihre Tätigkeit oder ihre Investitionen zum Ausbau des Gdinger Hafens beitragen, die Umsatzsteuer erlassen werden kann, wird mitgeteilt, daß diese Vergünstigung von 77 Firmen, von denen sie beantragt worden war, nach längeren Bemühungen nur 25 Firmen zuteil wurde.

Rußland.

Passive Handelsbilanz Rußlands im ersten Halbjahr 1929/30. Mit großer Verspätung werden soeben die vorläufigen Daten der russischen Zollstatistik über den Außenhandel im ersten Halbjahr 1929/30 (Oktober 1929 bis März 1930) veröffentlicht. Die vor einiger Zeit geäußerte Vermutung, daß die Nichtveröffentlichung der Außenhandelsdaten für die Monate Februar und März mit einer bedeutenden Verschlechterung der Handelsbilanz zusammenhängt, hat sich bestätigt. Während die drei ersten Monate des laufenden Wirtschaftsjahres 1929/30 (Oktober bis Dezember 1929) einen Ausfuhrüberschuß aufwiesen und die Handelsbilanz im Januar nahezu ausgeglichen war, hatten die Monate Februar und März, wie die soeben veröffentlichten Daten erkennen lassen, eine starke Passivität der Handelsbilanz zu verzeichnen.

Nach diesen Daten stellte sich der Gesamtbetrag des russischen Außenhandels in der Berichtszeit auf 1023,1 Mill. Rubel gegenüber 793,5 Mill. im ersten Halbjahr 1928/29, was eine Steigerung des Außenhandelsumsatzes um nahezu 30% ergibt. Die Einfuhr ist von 379,6 Mill. auf 524,1 Mill. Rbl., d. h. um 38,1% gestiegen, der Export dagegen weist nur eine Zunahme von 413,9 Mill. auf 499 Mill. Rbl., d. h. um 20,6% auf, während der Außenhandelsplan bekanntlich eine Ausfuhrsteigerung um 40% vorsieht. Im Zusammenhang mit dem starken Zurückbleiben des Exports hinter den Vorschlägen ist die Handelsbilanz mit 25,1 Mill. Rbl. passiv geworden, während sie im ersten Halbjahr 1928/29 einen Ausfuhrüberschuß von 34,3 Mill. Rbl. aufwies. Das starke Zurückbleiben des Exports hinter dem Vorschlag wird auf die Verschlechterung der Absatzbedingungen für russische Exportwaren im Zusammenhang mit der Weltwirtschaftskrise zurückgeführt.

Wechselverkehr zwischen den russischen Wirtschaftsorganen und den Sowjethandelsvertretungen im Auslande. Gemäß dem Dekret vom 30. Januar d. Js. über die Kreditreform wird bekanntlich bei Geschäften zwischen statlichen und genossenschaftlichen Organisationen die Gewährung eines Handelskredits untersagt; der Handelskredit wird ausschließlich durch Bankkredite ersetzt. Gemäß einer soeben veröffentlichten „Erläuterung“ des Handelskommissariats und der Russischen Staatsbank zu dieser Bestimmung wird festgestellt, daß sich dieses Verbot des Handelskredits auf Außenhandelsgeschäfte der Sowjethandelsvertretungen im Auslande mit den russischen Wirtschaftsorganen nicht erstreckt. Infolgedessen ist die Aushändigung von Wechseln durch die Sowjethandelsvertretungen an die Wirtschaftsorgane und die Akzeptierung von Wechseln der letzteren durch die Sowjethandelsvertretungen auch weiterhin zulässig.

Die Werkstatt für die Zusammensetzung von Automobilen in Nishni-Nowgorod hatte infolge der verzögerten Liefere-

zung von Ersatzteilen ihren Betrieb zeitweilig einstellen müssen. Nunmehr ist der Betrieb wieder aufgenommen worden. Seit der Inbetriebnahme der Werkstatt sind 500 Automobile zusammengesetzt worden.

Stillegung russischer Papierfabriken wegen Rohstoffmangel. Infolge der nicht ausreichenden Versorgung mit Lumpen befinden sich einige russische Papierfabriken in einer äußerst kritischen Lage. Zahlreiche Fabriken haben die Herstellung von hochwertigem Papier einstellen müssen. Einige Fabriken sind sogar ganz stillgelegt worden.

Kühlhaus am Eismeer. In Murmansk ist mit dem Bau eines neuen dreistöckigen Kühlhauses aus Eisenbeton begonnen worden. Gleichzeitig werden Kohlenlagerplätze im Hafen von Murmansk angelegt.

Nitratkauf gegen bar. Die Sowjetregierung beabsichtigt, einen großen Posten Nitrat in Chile zu erwerben. Der Kauf soll gegen Barzahlung erfolgen.

Die Sowjetregierung übernimmt die Lena Goldfields-Konzession in staatliche Regie. Der Rat der Volkskommissare der Sowjetunion hat gegen die Klageschrift der Lena Goldfields vor dem Londoner Schiedsgericht Einspruch erhoben. Die Sowjetregierung erklärt, daß die Konzessionsgesell-

schaft die vertraglich festgesetzten Kapitalinvestitionen nicht gemacht habe. Die Konzessionsgesellschaft habe ferner den ihr von der Russischen Staatsbank gewährten Kredit nicht zurückgezahlt. Durch die Verhandlung vor dem Obersten Gericht der Sowjetunion sei bewiesen worden, daß Angestellte der Konzessionsgesellschaft sich der Spionage schuldig gemacht haben. Der Rat der Volkskommissare erklärt, daß infolge der Annullierung des Konzessionsvertrages die Konzessionsbetriebe in staatlicher Regie übergegangen seien.

Was in Moskau alles rationiert ist. Der Moskauer Konsumvereinverband, dem die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung der Sowjethauptstadt obliegt, hat heute eine Bekanntmachung über die Versorgung im Monat Juli veröffentlicht. Danach werden im Juli folgende Lebensmittel und Bedarfsartikel gegen entsprechende Kartenabschnitte verabfolgt: Zucker, Tee, Makkaroni, Gries, Grütze, Reis, Sonnenblumenöl, Margarine, Butter, Heringe, Waschseife, Toilettenseife, denaturierter Spiritus, Fleisch, Mehl und Brot. — Da die Butterrationen an die Arbeiter und Kinder im Juni nicht in vollem Umfange ausgegeben werden konnten, ist die Geltung der betreffenden Kartenabschnitte bis zum 5. Juli bzw. 10. Juli verlängert worden.

Finland

Abänderung des Zusatzabkommens zum deutsch-finnländischen Handelsvertrag. Die I- und H.-Ztg. bringt unter „Finland“ folgende Notiz: „Die Regierung hat dem Reichstag die Vorlage über die Abänderung des Zusatzvertrages zum deutsch-finnischen Handelsvertrag zugestellt. Finnland gibt die früher erhaltenen Bindungen der deutschen Butter-, Käse- und Oleomargarinezölle frei, während Deutschland Sondervorteile für Kleie und stickstoffhaltige Düngemittel verliert. Die Regierung empfiehlt die Annahme der Vorlage, da die vorausgegangenen privatwirtschaftlichen Verhandlungen finnischer und deutscher Landwirtschaftskreise für die finnischen Butter- und Käseexporteure zufriedenstellende Ergebnisse gehabt hätten, die Finnlands Ausfuhr auf ebenso lange Zeit und ebenso gut sicherstellten wie die preisgegebenen Bindungen.“

Es wäre hoch erfreulich, wenn in den langwierigen Verhandlungen über das Zusatzabkommen vom 25. November 1929, das bekanntlich vom Reichstage Finnlands bereits Anfang d. J. ratifiziert worden ist, nun eine Lösung gefunden wäre, der auch vom Deutschen Reichstage zugestimmt werden könnte.*

Außenhandel. Ueber den Außenhandel Finnlands in den ersten 5 Monaten d. Js. bringt der „Merkator“ einen längeren Artikel, dem wir einige Angaben entnehmen. Die Zahlen für den Mai brachten wir bereits in der Nr. 12 des „O. H.“ Wie bereits dort erwähnt, macht der Einfuhrüberschuß für den genannten Zeitraum bloß 268,6 Mill. Fmk. aus gegenüber 1164,5 Mill. Fmk. in der gleichen Zeit 1929. Ein Vergleich der Ein- und Ausfuhrzahlen für 1929 und 1930 ergibt folgendes Bild in Mill. Fmk.:

	Januar 1929	Mai 1930	Unterschied
Einfuhr —	2717,8	1914,5	— 803,3
Ausfuhr —	1553,3	1645,9	+ 92,6
Einfuhrüberschuß	1164,5	268,6	— 895,9

Der Wert der Einfuhr ist also 1930 bedeutend gefallen, der Wert der Ausfuhr aber um 92,6 Mill. Fmk. gestiegen, im Endergebnis stellt sich ein um 895,9 Mill. Fmk. geringerer Einfuhrüberschuß als 1929 heraus. Wenn man nun die eingeführten Waren nach der Zweckbestimmung — Produktion und Verbrauch scheidet so erhält man für die 4 letzten Jahre folgende Uebersicht (in Mill. Fmk.):

	Januar—Mai Rohwaren	Maschinen	Industrieerzeugnisse	Lebensmittel
1930	674,1	357,8	439,5	443,6
1929	798,5	529,2	680,8	709,4
1928	939,9	570,0	755,3	793,4
1927	717,8	461,1	543,9	560,0

Aus dieser Uebersicht geht hervor, daß die Einfuhr in allen 4 Gruppen im Jahre 1930 im Vergleich zu den 3 vorhergehenden Jahren bedeutend zurückgegangen ist. Die beiden ersten Gruppen, die die eigentlichen Produktionswaren

* Am 8. Juli hat der finnländische Reichstag auch die Aenderung in 1. Lesung angenommen.

54% von der Gesamteinfuhr aus, was mit den früheren Jahren verglichen, sehr günstig ist und ein Zeichen dafür ist, daß in Finnland mit Energie an der Ueberwindung der Wirtschaftskrisis gearbeitet wird.

Der Wert der Ausfuhr nach den Hauptgruppen geordnet ergibt sich aus nachstehender Uebersicht:

	Januar—Mai	1928	1929	1930
Animalische Lebensmittel		225,7	284,2	249,6
Holzwaren		364,5	381,8	445,2
Erzeugnisse der Papierindustrie		735,4	737,7	791,4
Häute und Felle		65,0	56,8	42,8

Holzwaren und die Erzeugnisse der Papierindustrie sind also nach wie vor die Hauptpfeiler der Ausfuhrwirtschaft und nehmen auch dem Werte nach ständig zu, obwohl die Holzpreise zu wünschen übrig lassen. Der Wert der animalischen Lebensmittel ist 1930 zwar höher als 1928, aber doch geringer als 1929 und zwar ist hieran der starke Rückgang des Butterpreises am Weltmarkt schuld, die Menge der ausgeführten Butter war 1930 noch von 8,0 auf 8,4 Mill. kg (für 5 Monate) gestiegen.

Die Preisentwicklung spielt in der Ein- und Ausfuhr eine nicht unwichtige Rolle. Die Preise für die Einfuhrwaren zeigen in dem letzten Jahre einen starken Rückgang, so stand der Importwertindex im Mai 1929 auf 969 und fiel allmählich auf 830 im Mai 1930. Die Indexzahl für den Gesamtexportwert betrug im Mai 1929 1031 und ist im Mai 1930 mit 980 berechnet worden; allerdings ist die Indexzahl für den April d. Js. sogar noch niedriger gewesen (967); eine Preissteigerung bei den Erzeugnissen der Papierindustrie und auch bei einigen Holzwaren verursachte die letzte Erhöhung von 967 auf 980. — Immerhin sind die Preise auch für die Ausfuhrwaren Finnlands ungünstiger als im Vorjahre.

Der Schiffsverkehr Finnlands mit dem Auslande hat in den ersten 5 Monaten dem Vorjahre gegenüber zugewonnen wie folgende Uebersicht ausweist:

	Januar—Mai 1930		Januar—Mai 1929	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Eingang	1309	921 637	1220	852 970
Ausgang	1302	863 465	1137	755 800

Der Passagierverkehr spielt bekanntlich im Schiffsverkehr Finnlands eine wichtige Rolle. Für die ersten 5 Monate ergeben sich folgende Zahlen:

	Januar—Mai 1930		Januar—Mai 1929	
	angekommen	abgereist	angekommen	abgereist
Finnländer	6 417	9 642	6 278	8 598
Ausländer	7 018	6 699	7 927	6 240
zusammen	13 435	16 341	14 205	14 838

Die Reiselust der Ausländer scheint 1930 im Vergleich zu 1929 zurückzugehen während sie bei den Finnländern steigt.

Die Ernteaussichten sind in Finnland recht gut, nur wird auch dort über Mangel an Regen geklagt. Mitte Juni zeigte die landsübliche Skala nach dem 8 Ziffersystem (8— sehr gut, 7 — gut, 6 über mittel, 5 mittel, 4 unter mittel,

3 schlecht) folgende Bewertung: Weizen 5,3 (4,9), Roggen 6,0 (5,4), Gerste 5,5 (5,3), Hafer 5,3 (5,1), Mengkorn 5,3 (5,1), Hülsenfrüchte 5,1 (5,0), Kartoffel 5,4 (—), Futterrüben und übrige Wurzelfrüchte 4,9 (5,4), Weide 5,6, (5,3), Wiesen (5,0 (4,6).

Im allgemeinen sind die Aussichten also 1930 besser als 1929, nur die Hackfrüchte scheinen infolge der Dürre gelitten zu haben.

Verordnung über Anwendung der internationalen Opiumkonvention. Nachdem die am 23. Januar 1912 im Haag und die am 19. Februar 1925 in Genf unterzeichneten internationalen Opiumkonventionen durch die Verordnungen vom 27. November 1922 und vom 21. September 1928 in Finnland in Kraft gesetzt worden sind, ist unter Aufhebung der Verordnung vom 27. November 1922, betreffend das Inkrafttreten der Opiumkonvention, der Verkehr mit Opium durch eine Verordnung vom 23. Mai 1930 über die Anwendung der internationalen Opiumkonvention neu geregelt worden.

Aufgaben der Seeüberwachungsbehörde. Eine unter dem 23. Mai 1930 erlassene Verordnung, betreffend die Seeüberwachungsbehörde, bestimmt, daß diese die Ordnung und Sicherheit an der Seegrenze des Reichs und auf dem Ladoga-See aufrechtzuerhalten habe. Zu diesem Zwecke soll sie

1. den unerlaubten Warentransport auf See und das unbefugte Ueberschreiten der Seegrenze verhindern,
2. die Beachtung der Schiffsbestimmungen im allgemeinen und besonders der Bestimmungen überwachen, die hinsichtlich der Zollbewachung von Schiffen, die innerhalb der Hoheitsgrenze des Reichs verkehren, gelten,
3. auf den äußersten Inseln und an anderen Orten mit geringem Verkehr die Zollklarierung ausführen, soweit dies der Seeüberwachungsbehörde übertragen worden ist,
4. die innerhalb des Wirkungskreises der Seeüberwachungsbehörde erforderliche Polizeiaufsicht ausüben und
5. in Seenot befindlichen beistehen.

Im übrigen regelt diese Verordnung die Organisation und den inneren Aufbau der militärisch organisierten Seeüberwachungsbehörde.

Bericht über den größten Konzern der finnischen Papierindustrie. Die von „Nordiska Föreningsbanken“ in englischer Sprache herausgegebene, vierteljährlich erscheinende Zeitschrift „Unitas“ enthält einen interessanten Artikel über „Kymmene Aktiebolag“.

Autobuskäufe der Omnibusgesellschaft. Die Helsingforscher Omnibusgesellschaft hat vom Magistrat die Genehmigung erhalten, anstelle der jetzigen für 25 Personen berechneten Autobusse solche für 40 Personen in den Verkehr zu stellen. Die schwedischen Tidaholm-Werke haben der Helsingforscher Omnibusgesellschaft entsprechende Offerten für Wagen, die 8 m lang und 2,3 m breit sind, eingesandt.

Unter dem Firmennamen A B Finsk Slipstensindustrie wurde in Sibbo in der Nähe von Helsingfors die erste finnische Schleifsteinfabrik gegründet, die besondere Steine zum Schleifen von Holzmasse herstellen wird. Bisher sind sämtliche Schleifsteine eingeführt worden.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäuer.

	2. Juli	3. Juli	4. Juli	5. Juli
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,10	193,20	193,25	193,20
Stockholm	1067,00	1067,50	1067,75	1067,50
Berlin	947,25	948,00	947,75	947,25
Paris	156,25	156,50	156,25	156,25
Brüssel	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam	1507,75	1508,25	1508,50	1508,25
Basel	770,25	770,75	771,00	771,00
Oslo	1064,25	1064,50	1064,50	1064,00
Kopenhagen	1063,50	1063,50	1063,25	1064,00
Prag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1058,00	1058,00	1058,00	1058,00
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	454,00	462,00	462,00	464,00
Warschan	446,—	446,—	446,—	446,—

Kurse.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	3. Juli		4. Juli		5. Juli	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork	—	3.7495	3.7475	3.7575	3.7485	3.7585
London	—	18.23	18.28	18.28	18.23	18.28
Berlin	—	89.40	90.—	89.40	89.35	89.95
Helsingfors	—	9.44	9.49	9.44	9.48	9.48
Stockholm	—	100.75	101.35	100.70	101.30	101.30
Kopenhagen	—	100.40	101.00	101.—	100.40	101.00
Oslo	—	100.45	101.05	100.40	101.—	100.40
Paris	—	14.75	15.—	14.75	15.00	15.00
Amsterdam	—	150.80	151.60	150.75	151.55	151.55
Riga	—	72.25	72.75	72.25	72.75	72.75
Zürich	—	72.70	73.30	72.75	73.35	73.35
Brüssel	—	52.35	52.85	52.35	52.35	52.85
Mailand	—	19.65	20.05	19.65	20.05	20.05
Prag	—	11.15	11.35	11.15	11.10	11.30
Wien	—	52.85	53.45	52.85	53.45	53.45
Budapest	—	65.65	66.35	65.65	66.35	66.35
Warschau	—	41.80	43.—	41.80	43.—	43.—
Kowno	—	37.—	37.60	37.—	37.60	37.—
Moskau (Scheck)	—	193.—	194.50	193.—	194.50	194.50
Danzig	—	72.90	73.50	72.90	73.50	73.50

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	3. Juli		4. Juli		5. Juli	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.174	5.184	5.174	5.184	5.174	5.184
1 Pfund Sterling	25.18	25.23	25.185	25.235	25.185	25.235
100 franz. Francs	20.31	20.46	20.30	20.45	20.31	20.46
100 belg. Belga	72.15	72.70	72.15	72.70	72.15	72.70
100 schweizer Francs	100.20	100.95	100.20	100.95	100.20	100.95
100 italienische Lire	27.06	27.27	27.06	27.27	27.04	27.25
100 schwed. Kronen	138.95	139.65	138.95	139.65	138.95	139.65
100 norweg. Kronen	138.55	139.25	138.55	139.25	138.50	139.20
100 dänische Kronen	138.45	139.15	138.45	139.15	138.45	139.15
100 österr. Schilling	72.75	73.45	72.75	73.45	72.75	73.45
100 tschecho-slowac. Kr.	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden	208.00	209.05	207.95	209.00	207.95	209.00
100 deutsche Mark	123.30	123.95	123.25	123.90	123.25	123.90
100 finnland. Mark	12.97	13.09	12.97	13.09	12.97	13.09
100 estländ. Kronen	137.65	138.35	137.65	138.35	137.65	138.35
100 poln. Zloty	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits	51.40	52.10	51.40	52.10	51.40	52.10
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—

**üchtiges
kaufmännisches
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.

Stettin, Bollwerk 1 B, Fernruf 36685—86

Stralsund, Tribseerstr. 27, Fernruf 2116 — Stolp, Kl. Auckerstr. 26, Fernruf 472

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Ausnahmetarif K 220. Mit Gültigkeit vom 27. Juni 1930 wurde im Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung“ vorgenannten Ausnahmetarifs, welcher für Margarine, Kokosbutter und Palmbutter von Dissen-Bad Rothenfelde nach verschiedenen Bahnhöfen gilt, Stettin-Torney als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen aufgenommen. Gleichzeitig wurde die in Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen vorgesehene Mindestmenge von 6600 t auf 7000 t in 12 aufeinanderfolgenden Monaten abgeändert.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 e für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbrikette von westdeutschen Steinkohlengewinnungsstätten nach Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten des Nord- und Ostseeküstengebiets. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 ist unter Aufhebung des bisherigen Tarifs der Tarif in neuer Ausgabe erschienen.

Hervorzuheben ist, daß der neue Tarif Bestimmungen für Ausfuhrkohle im Verkehr über die deutschen Seehäfen sowie nach Dänemark auch über die trockene Grenze enthält. Die hierfür geltenden Sonderfrachtsätze werden nur im Vergütungswege dem Vertragsgegner des Tarifs bei Erfüllung der besonderen Bedingungen gewährt.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 f für Steinkohlen usw. von oberschlesischen Gewinnungsstätten nach Bahnhöfen des Ostseeküstengebietes. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 trat an Stelle des Ausnahmetarifs 6 f vom 1. Februar 1929 ein neuer Tarif in Kraft, der neben den bisherigen Vergünstigungen Sonderfrachtsätze für die Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern enthält.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 g für Steinkohlen usw. von niederschlesischen Gewinnungsstätten nach Bahnhöfen des Ostseeküstengebietes. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 trat an Stelle des Ausnahmetarifs 6 g vom 1. Februar 1929 ein neuer Tarif in Kraft, der neben den bisherigen Vergünstigungen Sonderfrachtsätze für die Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern enthält.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 l für Braunkohle usw. von den deutschen Gewinnungsstätten nach Bahnhöfen des Nord- und Ostseeküstengebietes. Im vorbezeichneten Tarif wurden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 Sonderfrachtsätze für die Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und über die trockene Grenze nach Dänemark eingeführt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife). Der **Ausnahmetarif 31 (Baumwolle)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe neu herausgegeben. Hierbei wurden die Frachtsätze für das linksrheinische und münsterländische Gebiet teilweise geändert. Erhöhungen treten erst am 1. September 1930 in Kraft.

Der **Ausnahmetarif 52 (Papier und Pappe)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe neu herausgegeben. Hierbei wurden für Saßnitz Hafen Mitte See und Warnemünde Mitte See Sonderfrachtsätze aufgenommen. Ferner wurde ein Frachtsatzzeiger für das nord- und mitteldeutsche Gebiet eingeführt. Erhöhungen treten erst am 1. September 1930 in Kraft.

Im **Ausnahmetarif 122 (Kaffee)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 1. Juni 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. Juni 1931.“

Im **Ausnahmetarif 173 (Malz)** wurden mit Gültigkeit vom 30. Juni 1930 unter den Versandbahnhöfen der Abteilungen A und B des Geltungsbereichs

Alzey

Eltville

und mit Gültigkeit vom 7. Juli 1930 u. a. unter den Versandbahnhöfen der Abteilung A:

Albisheim (Pfrimm)

Flörsheim (Main)

Kirn

Lambsheim

Leutersdorf

Neuwied

Neustadt (Haardt) Hbf.

und unter den Versandbahnhöfen der Abteilung B:

Albisheim (Pfrimm)

Flörsheim (Main)

Kirn

Lambsheim

Neuwied

Neustadt (Haardt) Hbf.

nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 30. Juni 1930 „Homberg (Oberhessen)“ und „Neustadt (Kr. Kirchhain)“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Der Gültigkeitsvermerk wurde wie folgt geändert: „Gültig vom 15. Februar 1930 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1931.“

Im **Ausnahmetarif 183 (Sulfitablauge)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 15. Februar 1930 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1931.“

Im **Ausnahmetarif 184 (Natron)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 15. Juli 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1931.“

Im **Ausnahmetarif 185 (Glaubersalz)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 15. Juli 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1931.“

Im **Ausnahmetarif 186 (Mörtelmischungen)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 15. Juli 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1931.“

Im **Ausnahmetarif 187 (Gips und Spat)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 15. Februar 1930 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1931.“

Im **Ausnahmetarif 192 (Erde, gemahlen)** wurde mit Gültigkeit vom 26. Juni 1930 „Ströbel“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 195 (Isoliersteine usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 26. Juni 1930 unter den Versandbahnhöfen „Spremberg Hbf.“ und „Spremberg West“ nachgetragen.

Der **Ausnahmetarif 200 (frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1930 eingeführt. Der Ausnahmetarif gewährt für frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch, ausgenommen frisch geschlachtetes Geflügel und Wildbret, in Wagenladungen als Eil- und Frachtgut zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze eine Frachtermäßigung von 30 Prozent der normalen Fracht. Er gilt von allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn nach den Seehäfen, sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten und den auf fremdem Gebiet gelegenen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Polnischer Verbandtarif. Die Geltungsdauer der deutsch-polnischen Verbandtarife und der zugehörigen Leitungsvorschriften wird bis zum 31. Juli 1930 verlängert. (Vgl. „Ostsee-Handel“ Nr. 12 vom 15. 6. 30 auf S. 52).

Deutsch-Ungarischer Gütertarif. Die Gültigkeit des Tarifheftes 1 wird bis 31. Juli 1930 verlängert. (Vgl. „Ostsee-Handel“ Nr. 12 vom 15. 6. 30 auf S. 52).

c) Ausländische Tarife.

Oesterreichische Bundesbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 wurde unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum Gütertarif Teil II ein neuer Anhang, welcher Tarifnachlässe enthält, herausgegeben.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 wurde zum Gütertarif Teil II, Heft 3 (Tarifnachlässe) Nachtrag II herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Änderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsnamen wurden bzw. werden geändert:

von:	auf:	am:
Beeskow	Beeskow Reichsb.	1. 8. 30
Herzberg (Elster)	Herzberg (Elster) Reichsb.	1. 8. 30
Kessel	Kessel (Ostpr.)	1. 7. 30
Lübben	Lübben Reichsb.	1. 8. 30
Mellen-Saalow	Mellensee-Saalow	15. 10. 30
Neu Köln (Prign.)	Neu Cölln (Prign.)	26. 6. 30
Uckro	Uckro Reichsb.	1. 8. 30
Wessoloven	Wronken	1. 7. 30
Zarnekow (Kr. Greifswald)	Karlsburg (Kr. Greifswald)	3. 7. 30

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Besuch tschechoslowakischer Wirtschaftsführer in Stettin.

Am 27. und 28. Juni d. Js. statteten auf Einladung der Industrie- und Handelskammer und der Stettiner Hafengesellschaft über dreißig Vertreter der tschechoslowakischen Handels- und Gewerbekammern und Wirtschaftsverbände Stettin ihren Besuch ab. Die engen wirtschaftlichen Beziehungen Stettins zur Tschechoslowakei, die den inneren Grund zu diesem Besuch abgegeben haben, sind in verschiedenen Hauptartikeln der Ostsee-Handels-Ausgabe vom 15. Juni geschildert worden, so daß es sich hier erübrigt, noch einmal darauf einzugehen.

Die tschechoslowakischen Teilnehmer, unter denen sich eine Reihe prominenter Wirtschaftsführer der Tschechoslowakei befand, wurden zunächst am Vormittag des 27. Juni im großen Saale der Börse von der Industrie- und Handelskammer empfangen, wobei Präsident Dr. Töepffer die Gäste begrüßte, ihnen ein herzliches Willkommen bot und insbesondere auf das die Tschechoslowakei und die Stettiner Wirtschaft verknüpfende Band des Oderstromes hinwies, dessen noch engere Gestaltung er als den Zweck des tschechoslowakischen Besuches bezeichnete. Nach einer Erwiderung des Vizepräsidenten der Handels- und Gewerbekammer Prag fand zunächst eine Besichtigung des Werkes Odermünde der „Feldmühle“ statt, bei der das Vorstandsmitglied der Feldmühle, Dr. Gottstein, die Gäste begrüßte, sodann unter Führung von Stadtbaurat a. D. Fabricius eine Besichtigung des Hafens. Am Abend gab die Industrie- und Handelskammer ihren Gästen ein Festessen im Preußenhof, an dem zahlreiche Vertreter der Be-

hörden und insbesondere auch der Reichsregierung und der Preußischen Regierung vertreten waren.

Am nächsten Tage, dem 28. Juni 1930, fand eine Besichtigungsfahrt nach Swinemünde statt, bei der den Gästen ein Vortrag über die Bedeutung des Seehafens Stettin für die tschechoslowakische Volkswirtschaft gehalten wurde. Anschließend an den Vortrag wurde ein Frühstück von dem tschechoslowakischen Konsul in Stettin, Geheimrat Müller, gegeben. Auch die weiteren Veranstaltungen in Swinemünde und auf der Rückfahrt nach Stettin, bei denen die Stettiner Hafengesellschaft, der Verein Stettiner Reeder und der Verein Stettiner Spediteure Gastgeber waren, verliefen in vollster Harmonie. Der Zweck des Besuches, prominenten Vertretern der tschechoslowakischen Wirtschaft einen bleibenden Eindruck von Handel und Gewerbe Stettins sowie insbesondere vom Stettiner Hafen und seiner Bedeutung für die Tschechoslowakei zu geben, dürfte in allen Stücken erreicht sein. Hierfür zeugt auch ein Telegramm des Generalsekretärs der Zentrale der Tschechoslowakischen Handelskammern, das er im Namen seiner Delegation an die Industrie- und Handelskammer richtete und das folgenden Wortlaut hat:

„Vor Verlassen des Bodens der deutschen Republik drängt es mich, namens der Delegation tschechoslowakischer Handelskammern und wirtschaftlicher Korporationen nochmals den aufrichtigsten Dank für die überaus herzliche gastfreundliche Aufnahme zu sagen mit der Bitte, diesen auch allen beteiligten Persönlichkeiten und Korporationen zu übermitteln. Die schönen Tage von Stettin bleiben allen Teilnehmern unvergeßlich.“

Kreditschutz.

Beendete Vergleichsverfahren.

- Offene Handelsgesellschaft H. Wittkowsky, Stettin, „Marienplatz 2.“ (19. 6. 1930).
Fr. Kaiser, Inh. Walter Töbs, Herrenartikelgroßhandlung, Stettin, Platz der Republik 4. (20. 6. 1930).
Kaufmann Werner Voelzke, i. Fa. A. Th. Rüchel & Co., Bankgeschäft, Stettin, Hagenstr. 7. (27. 6. 1930).

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftsweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Innenarchitekt Hanns Winkelmann	Stettin, Am Berliner Tor 6	30. 6. 30	Handelsvertreter Ernst Breem, Stettin, Arndtstr. 35
Kaufmann Paul Rulf, Inh. der Leder- und Lederwarenhandlung Paul Rulf	Stettin, Rosengarten 2	30. 6. 30	Bücherrevisor Rudolf Altmann, Stettin, Birkenallee 36

Beendete Konkurse.

- Kaufmann Meyer Mailich, Möbelhandlung, Stettin, Platz der Republik 3. (23. 6. 1930).
Nachlaß des am 14. 1. 30 verstorbenen Fräulein Anna Collatz, Inhaberin eines Putz- und Modewarengeschäftes, Swinemünde, Gr. Markt 14. (20. 6. 1930).

Außenhandel.

Deutsche Handelskammer in Wien. Die Deutsche Handelskammer in Wien blickt in diesem Jahre auf ihr zehnjähriges Bestehen zurück. Gelegentlich der 50. Vollversammlung des Deutschen Industrie- und Handelstages wurde sie als außerordentliches Mitglied desselben aufgenommen. Wenn man ursprünglich hier und da die Auffassung vertreten hat, daß eine Deutsche Handelskammer im deutschen Oesterreich, im deutschen Wien, keine Existenzberechtigung habe, so hat die Praxis es anders gelehrt: Es muß heute anerkannt werden, daß die Deutsche Handelskammer in Wien ihre Existenzberechtigung weitgehend bewiesen hat. Neben den umfangreichen laufenden Arbeiten, welche die Kammer für ihre rund tausend Mitglieder täglich zu leisten hat, bedarf die Frage der großdeutschen Wirtschaftsverständigung von Jahr zu Jahr mehr intensiver und systematischer Bearbeitung. Aus der Tätigkeit der Deutschen Handelskammer, sowie aus dem ihr gesteckten Aufgabenkreis seien vor allen Dingen die Gebiete herausgegriffen, auf denen sie im Interesse ihrer Mitglieder praktische Arbeit erfolgreich zu leisten bestrebt ist: Auskunft über Ausfuhrmöglichkeiten nach Oesterreich und den Südoststaaten, fachmännische Beratung bei strittigen Zollauslegungen, Benennung geeigneter Vertreter in Oesterreich, vertrauliche Auskünfte über Personen und Firmen, Eintreibung von Schulden etc. Die Industrie- und Handelskammer kann den Firmen ihres Be-

zirks, die an der österreichischen Wirtschaft interessiert sind, den Erwerb der Mitgliedschaft der Deutschen Handelskammer in Wien nur auf das angelegentlichste empfehlen. Merkblätter über die Tätigkeit der Kammer und Beitrittsanmeldeformulare stellt die Industrie- und Handelskammer auf Wunsch zur Verfügung.

Deutsch-Polnische Handelskammer. Die Deutsch-Polnische Handelskammer in Breslau, von deren Gründung im Ostsee-Handel schon einmal berichtet worden ist, und in deren Vorstand auch der Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin vertreten ist, hat ihre Tätigkeit in vollem Umfange aufgenommen, und es wäre zu begrüßen, wenn ihr auch von Stettin aus in Anbetracht der großen Bedeutung, die Polen wirtschaftlich für Stettin hat, das größte Interesse entgegengebracht würde. Es ist in Aussicht genommen, daß der Geschäftsführer der Deutsch-Polnischen Handelskammer demnächst, voraussichtlich im Oktober d. J., nach Stettin kommen und hier auf Einladung der Handelskammer in der Börse einen Vortrag über die Tätigkeit der neuen Kammer und die jüngste Gestaltung des polnischen Marktes halten wird. Auch sollen gelegentlich dieses Besuches Sprechstunden für einzelne Stettiner Interessenten an den polnischen Wirtschaftsverhältnissen abgehalten werden. Soweit der Industrie- und Handelskammer bekannt ist, ist schon eine Reihe von Firmen des Kammerbezirks, die am Handel mit Polen besonders interessiert sind, der Deutsch-Polnischen Handelskammer beigetreten. Die Industrie- und Handelskammer würde es sehr begrüßen, wenn sich auch weiterhin recht zahlreiche Stettiner Firmen zum Beitritt bei der Deutsch-Polnischen Handelskammer entschließen würden, wie es dem natürlichen großen Interesse des Stettiner Wirtschaftsbezirks an Polen entspricht.

Merkblätter für den Außenhandel. Die Zentralstelle für Außenhandel hat der Industrie- und Handelskammer mitgeteilt, daß bei ihr folgende Merkblätter neu erschienen sind:

- Nr. 8: Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Belgien, 0,75 Mk.
- Nr. 19: Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Costa Rica, 0,50 Mk.
- Nr. 70: Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Schweden, 0,75 Mk.
- Nr. 77: Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit der Tschechoslowakei, 0,75 Mk.
- Nr. 82: Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Uruguay, 0,75 Mk.

Die Merkblätter können bei Zusicherung vertraulicher Behandlung von der Zentralstelle für Außenhandel, Handelsauskunftsdienst, Berlin W 9, Potsdamer Str. 10/11, bezogen werden. Interessenten steht auch eine Liste der bisher erschienenen Merkblätter zur Verfügung.

Der deutsch-rumänische Handelsvertrag. Am 18. Juni 1930 wurde ein Handelsvertrags-Protokoll zwischen Deutschland und Rumänien abgeschlossen.

Der abgeschlossene Vertrag baut sich auf der Meistbegünstigung auf, und zwar sowohl für physische und juristische Personen wie auch für Waren. Die Meistbegünstigung wird jedoch nicht angewandt auf Begünstigungen, die ein vertragschließender Teil einem dritten Lande auf Grund von gegenseitigen, anderen Staaten zum Beitritt offenstehenden Verträgen von allgemeiner Bedeutung einräumt, die nach dem 1. März 1931 abgeschlossen sind, es sei denn, daß der andere vertragschließende Teil dieselben Begünstigungen gewährt. Durch diese letztere Bestimmung ist der deutsch-rumänische Handelsvertrag den Beschlüssen der Genfer Zollfriedenskonferenz angepaßt. — Das Protokoll enthält ferner Bestimmungen über Ein- und Ausfuhrverbote. Die Vertragspartner verpflichten sich, keine neuen Ein- und Ausfuhrverbote, welcher Art sie immer sein mögen, einzuführen, ebenfalls den gegenseitigen Warenverkehr nicht zu hemmen, unbeschadet der Wahrung der öffentlichen Ordnung und der tier- und menschengesundheitlichen Polizeibestimmungen. Die zurzeit bestehenden Ein- und Ausfuhrverbote werden von dem Vertrag nicht berührt und müssen gegenseitig mitgeteilt werden. — Das abgeschlossene Protokoll gilt bis zum 28. Februar 1931, jedoch haben sich die beiden Staaten das Recht vorbehalten, den Vertrag bereits am 1. Dezember mit einer 30-tägigen Frist zu kündigen. — Der Vertrag enthält keine Tarifabrede. Demnach werden auf Grund der Meistbegünstigung die Minimalzölle, dagegen die Sätze des allgemeinen Zolltarifs bei denjenigen Erzeugnissen, für welche Minimal-

zölle nicht vorgesehen sind, angewandt. Räumt jedoch Rumänien einem anderen Staate tarifare Begünstigungen, die nicht von allgemeiner Bedeutung sind, ein, so werden dieselben Begünstigungen auch auf deutsche Erzeugnisse angewandt und umgekehrt.

Eisenbahnwesen.

Neuordnung des Stückguttarifs. Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat der Industrie- und Handelskammer folgendes mitgeteilt:

„Von verschiedenen Kammern war bei uns Klage darüber erhoben worden, daß sich nach der Stückgutreform Schwierigkeiten für die Frachtberechnung ergeben, wenn die Ware frachtfrei angeboten oder in Rechnung gestellt werden soll, da die Frachtsätze bis 1000 kg je nach der Menge jetzt verschieden sind und der für die Errechnung in Frage kommende notwendige Einheitssatz für 100 kg entfallen ist.“

Da wir diese Einwendungen für beachtlich hielten, haben wir sofort mit der federführenden Reichsbahndirektion Dresden hierüber Verhandlungen gepflogen. Wie wir nunmehr hören, sind von der Reichsbahndirektion Dresden, um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, die Frachtsätze von 100 kg in einem Sonderdruck des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr (TVAI Nr. 64 vom 27. Juni) besonders bekanntgegeben worden. Wir empfehlen, die Verfrachter des dortigen Bezirks auf diese Veröffentlichung hinzuweisen und glauben, daß die uns zugegangenen Klagen über diesen Punkt hiermit wohl als erledigt betrachtet werden dürfen.“

Post, Telegraphie.

Ortschaftsverzeichnis für die Provinz Pommern. Zu dem bei der Oberpostdirektion in Stettin bearbeiteten „Verzeichnis sämtlicher Ortschaften der Provinz Pommern“ Ausgabe 1928 ist soeben der 1. Nachtrag erschienen, der allen Beziehern kostenlos geliefert wird. Er enthält alle wichtigen Änderungen sowie die seit Herausgabe des Werkes neu hinzugekommenen Ortsnamen. Das Ortschaftsverzeichnis ist ein wichtiges und unentbehrliches Nachschlagewerk für Behörden, Banken, Firmen, Vereine usw. und ermöglicht eine genaue Bezeichnung des Bestimmungsorts in der Aufschrift der Postsendungen. Der Preis des Buches (mit dem 1. Nachtrag und etwa künftig noch erscheinenden Nachträgen) beträgt 3 RM. Bestellungen werden von allen Postanstalten und Zustellern entgegen- genommen.

Prüfung von Anschriften durch die Post. Die Zahl derjenigen Postsendungen, die wegen unrichtiger oder ungenügender Anschrift Verzögerungen in der Aushändigung erleiden oder überhaupt unanbringlich sind, ist nach den Erfahrungen unverhältnismäßig groß. Das trifft besonders auf Massendruckfachen zu, für die die Anschriften anscheinend vielfach aus veralteten Wohnungs- und Anschriftenverzeichnissen entnommen werden. Unanbringliche Sendungen verfehlen ihren Zweck; die Kosten dafür sind nutzlos aufgewendet. Muß die richtige Wohnung auf Grund von Nachschlagewerken oder durch Nachfrage festgestellt oder müssen die Sendungen nachgesandt werden, so entstehen Verzögerungen, durch die u. U. der Zweck der Sendungen vereitelt wird, Werbetrucksachen, die nachgesandt werden müssen, werden durch die Nachsendungsvermerke unansehnlich und verlieren an Werbekraft. Um diesen Uebelständen zu begegnen, übernimmt die Deutsche Reichspost unter folgenden Bedingungen die Prüfung und Berichtigung von Anschriften:

Die Anschriften, deren Prüfung und Berichtigung durch die Post beantragt wird, sind einzeln auf Karten oder Zetteln in der ungefähren Größe der Postkarte aufzuschreiben. Auch Briefumschläge, Streifen usw. mit Anschrift sind zugelassen. Auftraggeber, die eine Anschriftenkartei führen, können diese zur Prüfung vorlegen; ferner können Anschriftenlisten eingereicht werden, jede Liste darf jedoch nur den Bereich eines PA, einschl. der zugeordneten PAG, umfassen.

Die im Bereich des Einlieferungs-PA zu prüfenden Anschriftenkarten usw. können unverpackt übergeben werden; die für andere PAe bestimmten Karten usw. müssen je nach ihrem Gewicht als Brief, Päckchen oder Paket postordnungsmäßig verpackt sein. Der Beigabe von Paketkarten bedarf es nicht. Für PAG (in By für unterstellte PAG) be-

stimmte Anschriftenkarten usw. sind denen für die Abrechnung folgender Aufschrift zu versehen:

..... Stück Anschriften zur Prüfung
nach

(Bestimmungs-Postamt)

Für Großstädte mit mehreren Zustell-PAe sind die Sendungen mit Anschriftenkarten usw. an dasjenige PA zu richten, das für die Verteilung der Postwurfsendungen zuständig ist. Links von der Aufschrift ist in der üblichen Weise die genaue Anschrift des Absenders anzugeben.

Die Briefe können durch den Briefkasten aufgeliefert werden, Päckchen und Pakete sind am Schalter aufzugeben. Gebühren für Hin- und Rücksendung sind nicht zu entrichten; sie sind in die Prüfungsgebühr eingerechnet.

Wünscht der Auftraggeber die Versendung unter „Einschreiben“ (bei Briefen) oder als unversiegeltes Wertpaket, so hat er die Sendungen in postordnungsmäßiger Verpackung — die Pakete mit Paketkarte — unter der Anschrift des Bestimmungs-PA freigemacht einzuliefern. Für derartige Sendungen sind die postordnungsmäßigen Gebühren zu entrichten. Die Rücksendung der geprüften Anschriften erfolgt in diesem Falle in derselben Weise unter Anrechnung der Freigebühren.

Die Gebühr für das Prüfen von Anschriften beträgt 2 Rpf. für das Stück unter Aufrundung des Gesamtbetrags auf volle 10 Rpf., mindestens 20 Rpf. für jede Sendung nach ein und demselben PA. Ergibt sich bei der postmäßigen Feststellung der Stückzahl am Bestimmungsort ein Unterschied gegen die Angaben des Absenders, so sind für die Gebührenerhebung die Feststellungen der Post maßgebend.

Für den Verlust wird bei Versendung als gewöhnliche Sendung kein Ersatz geleistet. Bei Versendung unter „Einschreiben“ oder als unversiegeltes Wertpaket regelt sich die Ersatzleistung nach den für solche Sendungen geltenden Bestimmungen.

Außer solchen Sammelsendungen werden auch einzelne Aufträge auf Postkartenformblatt zugelassen. Derartige Karten sind mit 3 Rpf. freizumachen; für ihre Prüfung und Rücksendung wird keine weitere Gebühr erhoben. Diese Formblätter werden amtlich nicht geliefert, die Beschaffung bleibt den Auftraggebern überlassen. Es können auch gewöhnliche Formblätter zu Postkarten verwendet werden, wenn die vorgesehenen Vermerke angebracht werden.

Darüber, an welche Postämter in den Großstädten die Sendungen mit zu prüfenden Anschriften zu richten sind, sowie über alle Einzelheiten des Verfahrens, über die etwa Zweifel bestehen, geben die Postanstalten gern Auskunft.

Seeschifffahrt.

Bekanntmachung der Stettiner Hafengesellschaft.

Die Stettiner Hafengesellschaft hat unter dem 28. Juni 1930 folgendes bekanntgegeben:

Die beim Umschlag von Granitblocksteinen bisher gewährten und unter dem 31. März 1930 bekanntgegebenen Gebührenermäßigungen bleiben bis auf weiteres bestehen.

1. Granitblocksteine bis zum Einzelgewicht von 5 t sind von der Kranzuschlagsgebühr befreit.
2. Die Gebühr für Einzelverwiegung von Granitblocksteinen wird von 12 Rpf. auf 4 Rpf. pro 100 kg herabgesetzt.

Innere Angelegenheiten.

Verleihung von Ehrenurkunden.

Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind Ehrenurkunden für langjährige und treue Dienste verliehen worden:

1. Herr Otto Steinort (50 Jahre bei der Firma Eugen Rüdtenburg, Stettin);
2. Fräulein Marie Teute (25 Jahre bei der Firma Gebrüder Horst, Stettin);
3. Herr Wilhelm Heinecke (40 Jahre bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Stettin);
4. Herr Friedrich Riechert (25 Jahre bei dem Anklamer landw. Ein- und Verkaufs-Verein, e.G.m.b.H., Anklam);
5. Herr August Beyer (25 Jahre bei der Stettiner Bergschloß-Brauerei, Akt.-Ges., Stettin).

Beeidigung von Sachverständigen.

In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 1. Juli ist Herr Obergeringieur Georg Scheunemann, Stettin, als Sachverständiger für „Schiffsmotore“ öffentlich ange stellt und beeidigt worden.

Verschiedenes.

— Nach einer Mitteilung der Mexikanischen Gesandtschaft in Berlin haben die Mexikanischen Konsuln in Bremen und Berlin, Alfonso Guerra und Juan E. Amozurrutia ihre Posten auf Weisung ihrer Regierung getauscht.

Schuldnerverzeichnisse im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Stralsund. Auf Grund verschiedener Anregungen hat die Industrie- und Handelskammer zu Stralsund sich entschlossen, die Schuldnerverzeichnisse, wie sie in ihren monatlichen Mitteilungen, genau wie im Ostsee-Handel, zum Abdruck gelangen, für den Zeitraum eines Jahres nach Amtsgerichtsbezirken getrennt alphabetisch zu ordnen und als Sonderdruck erscheinen zu lassen, um so eine leichtere Uebersicht zu gestatten. Auf das Erscheinen dieses Sonderdrucks wird hiermit hingewiesen, da anzunehmen ist, daß auch Firmen des Bezirks der Industrie- und Handelskammer zu Stettin für die Stralsunder Schuldnerverzeichnisse Interesse haben. Der Preis für den Sonderdruck, der bei der Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Stralsund, Stralsund, Fahrstr. 6a, zu bestellen ist, stellt sich auf Rm. 5.— einschl. der Versandgebühren.

Wochenblatt für Papierfabrikation. Auch in diesem Jahre hat das Wochenblatt für Papierfabrikation anlässlich der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Papierfabrikanten in Goslar eine Sondernummer herausgegeben, in der neben Beiträgen aus der Geschichte der Papiermacherei wertvolle fachwissenschaftliche Arbeiten der ersten Fachleute stehen. Ein besonderer Teil ist dem 25 jährigen Bestehen der Fachrichtung Papieringenieurwesen an der Technischen Hochschule in Darmstadt gewidmet. Ein umfangreicher Anzeigenteil gibt die Möglichkeit, sich über alle einschlägigen Bezugsquellen zu unterrichten. Die Sondernummer kann auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

Buchbesprechung.

Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem, von Dr. Albert v. Mühlenfels, a. o. Professor an der Universität Königsberg (Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg) herausgegeben von Dr. Wilhelm Vleugels, neue Folge, 1. Band, 64 Seiten, Heft Rm. 3.—, Osteuropa-Verlag, Berlin W 35.

Die katastrophale Notlage Ostdeutschlands ist allgemein bekannt. Ueber ihre Ursachen und Einzelheiten herrscht bei vielen Unklarheit. Daher haben sich denn auch die Mittel zur Abhilfe häufig als verfehlt erwiesen. Die vorliegende Schrift untersucht die wirtschaftlichen Probleme des deutschen Nordostens unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs, dem hier ganz besondere Bedeutung zukommt. Leider beschränkt sich die Untersuchung im wesentlichen auf Ostpreußen, Königsberg sowie Danzig und Gdingen, während die ungeheuren Verkehrsschädigungen der Oderschiffahrt, des Seehafens Stettin, die Ablenkung der Transporte durch künstliche Tarifmaßnahmen der polnischen Staatsbahnen von den südost-europäischen Ländern nach Danzig und Gdingen in dieser Schrift kaum erwähnt werden. Ebenso wie die umfangreiche Denkschrift der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, veröffentlicht als Anhang zum Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer vom Jahre 1929, in jener bekannten Veröffentlichung des Enquete-Ausschusses bedauerlicherweise nur bruchstückweise verwandt worden ist, während die ostpreußische Frage in aller Breite behandelt wird, so sind auch hier die Verkehrsnots des Oderstromgebiets, insonderheit des Mündungshafens Stettin, völlig übergegangen. Die Publikation kann daher nur als ein Bruchstück bezeichnet werden, das allerdings ein von jeder propagandistischen Färbung freies Bild der einzelnen Komplexe und Zusammenhänge bietet. Für das ostpreußische Wirtschafts- und Verkehrsproblem ist das Buch von unzweifelhaft großem Wert. Die durch die sinnlose Grenzziehung im Osten herbeigeführten zahllosen Verkehrsprobleme des deutschen Ostens werden allerdings in ihrer Gesamtheit in diesem Werk weder erörtert noch gelöst.

Angebote und Nachfragen.

4057	Halle a. S. sucht Fabrik-Vertretung für alle Sorten Lichthalter und Christbaumschmuck.
4096	Reutlingen sucht Vertreter für Pommern für den Verkauf von Strickwaren (Erstlingswäsche, Kleidchen, Spielanzüge, Untertaillen usw.)
4257	Münder a. Deister sucht Vertreter zum Besuch der Möbelkundschaft.
4317	Stuttgart sucht für den Vertrieb einer Zylinder-Schleifmaschine geeigneten Vertreter, der bei Auto-Reparatur-Werkstätten gut eingeführt und imstande ist, die Maschine praktisch vorzuführen.
4385	Vila Nova de Gaia (Spanien) sucht für den Verkauf von erstklassigen Portweinen für Stettin gut eingeführten Vertreter, der noch kein anderes Portweineexporthaus hier vertritt.
4526	Wien möchte den Vertrieb von anerkannten Markenartikeln der pharmazeutischen und Lebensmittelindustrie für Oesterreich übernehmen.
4548	Spezialfabrik elektrotechnischer Starkstromapparate in Duisburg sucht Vertreter für den Verkauf ihrer Fabrikate im hiesigen Bezirk.
4549	Hamburg sucht Vertreter, der bei Honig- und Kolonialwaren-Großisten gut eingeführt ist.
4162	Jaffa (Palästina) möchte Vertretungen von größeren Firmen unseres Bezirks für Palästina übernehmen.
4615	Libau sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Getreide.
4636	Onstmettingen (Württemberg) sucht Vertreter für den Vertrieb mechanischer Trikotwaren.
4661	Belgrad sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die im Ein- oder Ausfuhrhandel mit Jugoslawien arbeiten.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse 2 Trp., für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktäglich in der Zeit von 8—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags (außer Sonnabends nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Verzeichnis der bei der Industrie- und Handelskammer eingegangenen wirtschaftlichen Auslandsberichte.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Polen	4293.	Berlin, 26. 5. 30.	Papierindustrie.
"	7339.	Berlin, 26. 6. 30.	Polnische Denkschrift über die Einfuhr von Därmen. Anklagen gegen deutsche Exportfirmen wegen angeblicher Einfuhr minderwertiger Därme.
"	6888.	Berlin, 17. 6. 30.	Angebot der Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins.
"	7039.	Berlin, 20. 6. 30.	Französisch-polnische Zusammenarbeit in der pharmazeutischen Industrie.
Schweiz	6981.	Berlin, 18. 6. 30.	Eigentumsrecht an Kommissionswaren.
"	7019.	Berlin, 20. 6. 30.	Schweizer - Woche - Verband.
"	6069.	Berlin, 26. 6. 30.	Jahresbericht sowie Schilderung der Lage der einzelnen Industrien im I. Quartal 1930.
Rußland	4622.	Berlin, 4. 7. 30.	Lebensmittelversorgung.
"	4131.	Berlin, 21. 6. 30.	Wöchentlicher Wirtschaftsbericht.
Rußland	7521.	Berlin, 30. 6. 30.	Zur Lage der sowjetischen Zuckerindustrie.
"	7418.	Berlin, 30. 6. 30.	Uebersicht über die Lage der Volkswirtschaft im Bezirk Kiew gegen Mitte Mai 1930.
"	6842.	Berlin, 16. 6. 30.	Holzverladung und Leningrader Hafen.
"	7117.	Berlin, 18. 6. 30.	Bestand der Bundesvereinigung der elektrotechnischen Industrie.
"	7138.	Berlin, 20. 6. 30.	Die Frühjahrssaatkampagne in Sibirien.
Britisch-Indien	6966.	Berlin, 17. 6. 30.	Absatz von Chemikalien.
"	7201.	Berlin, 24. 6. 30.	Boykottbewegung.
"	7439.		
"	7445.	Berlin, 30. 6. 30.	Indische Bewegung.
Bolivien	7610.	Berlin, 1. 7. 30.	Bildung eines provisorischen Regentschaftsrates.
Bulgarien	6852.	Berlin, 17. 6. 30.	Lage des Kraftwagenhandels.
"	7317.	Berlin, 27. 6. 30.	Absatz von elektrischen Birnen.
Japan	6814.	Berlin, 28. 6. 30.	Exportversicherungsgesetz.
"	7269.	Berlin, 26. 6. 30.	Antidumpingaktion gegen schwefelsauren Ammoniak.
Belg.-Kongo	7107.	Berlin, 18. 6. 30.	Neueste statistische Angaben über die Bevölkerungszahlen der größeren Städte und Ortschaften.
Jugoslawien	7437.	Berlin, 30. 6. 30.	Die dalmatinische Bauindustrie.
"	7254.	Berlin, 25. 6. 30.	Bleivorkommen im Lande.
"	7349.	Berlin, 25. 6. 30.	Montenegrinischer Teil der Adriabahn. Englische Bleiminer bei Kos. Mitrovica.
"	7060.	Berlin, 23. 6. 30.	Erdölbohrungen im Gebirgszug Majevisa bei Tuzla.
Ver. Staaten	6985.	Berlin, 17. 6. 30.	Sears Roebuck geht nach Argentinien.
"	7190.	Berlin, 23. 6. 30.	Entsendung amerikanischer Oelgeologen nach Rußland.
"	7202.	Berlin, 25. 6. 30.	Produktion von Harz und Terpentin.
Canada	7057.	Berlin, 25. 6. 30.	Bedrohung des deutschen Warenabsatzes durch amerikanische Verkaufsmethoden und japanische Konkurrenz.
Brasilien	6903.	Berlin, 14. 6. 30.	Absatz von Zement.
Venezuela	7427.	Berlin, 30. 6. 30.	Petroleumstabilisierung. Auswirkung auf die allgemeine Wirtschaftslage.
Columbien	7033.	Berlin, 23. 6. 30.	Die Lage im Bezirk Bucaramanga; die columbianische Tabakwirtschaft.
Guatemala	7450.	Berlin, 10. 6. 30.	Feuerlöschwesen.
Algerien	7415.	Berlin, 30. 6. 30.	Maßnahmen des franz. Ausfuhrhandels zum Schutze französischer Interessen bei deutschen Konkursen.
"	7292.	Berlin, 28. 6. 30.	Projekt des Baues von Großhandelsschiffen für die Strecke Marseille—
"	7326.	Berlin, 27. 6. 30.	Rundfunkwesen.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt	Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Norwegen	7000.	Berlin, 18. 6. 30.	Die Fischerei vom 1. bis 7. Juni 1930.	Palästina	7197.	Berlin, 26. 6. 30.	Japan. Konkurrenz.
"	6413.	Berlin, 11. 6. 30.	Abnahme deutsch. Waren.	Siam	7219.	Berlin, 26. 6. 30.	Eigentumsvorbehalt und Konsignationslager.
"	7233.	Berlin, 25. 6. 30.	Die Fischerei vom 8. bis 14. Juni 1930.	Tschecho-slowakei	7503.	Berlin, 27. 6. 30.	Qualitätsbezeichnung bei der Brüner Wollindustrie.
"	7601.	Berlin, 2. 7. 30.	Die Fischerei vom 15. bis 21. Juni 1930.	"	7399.	Berlin, 28. 6. 30.	Konfektionsindustrie in Probnitz.
Belgien	7568.	Berlin, 1. 7. 30.	Wasserkraft-Anlagen.	Cochinchina (Frz. Kolonie)	7335.	Berlin, 26. 6. 30.	Gewährung von Darlehen zum Ankauf chemischer Düngemittel.
"	7195.	Berlin, 26. 6. 30.	Kammerdebatte über Automobileinfuhr aus dem Auslande.	Holland	4372.	Berlin, 26. 6. 30.	Bevorzugung einheimischer Waren.
Oesterreich	7108.	Berlin, 31. 6. 30.	Eigentumsvorbehalt und Pfändung.	"	6015.	Berlin, 28. 6. 30.	Geschäftsbericht der Philips Glühlampenfabriken 1929.
Ungarn	7261.	Berlin, 25. 6. 30.	Erweiterung des Radionetzes.				
Türkei	7228.	Berlin, 27. 6. 30.	Neue Bestimmungen für Reisen und Niederlassung von Fremden.				

Die Berichte können von Interessenten von der Außenhandelsstelle für Brandenburg und Pommern, Berlin C 2, Klosterstr. 41, bezogen werden.

Frachtenmarkt.

Stettin, den 5. Juli 1930. Dampfer: Stettin—Stockholm 6/610 tons Roggen Kr. 6¼ per ton ppt. Stettin—Pernau 350 tons Phosphat 6/—6/6 ppt. Wismar—Riga 250 tons Zucker 7/6 per ton ppt 2½ 9/0 Adresse 24 Stunden Offerte. Hamburg Königsberg Range Uleaborg 1/1100 tons Roggen 6/— per ton ca. 20./7. Königsberg—Rotterdam 1/2000 tons Roggen Hfl. 2,75 3,— ppt. Segler/Motor-segler: Stettin—nördl. Aarhus/Isefjord/nördl. Aalborg 80/100 tons Roggen Kr. 5,25, 5,75, 6,25; 80/100 tons Gerste Kr. 5,50, 6,—; 80/100 tons Hafer Kr. 6,25, 6,75, 7,25; 120 tons Hafer Kr. 6,25, 6,75, 7,25; 80/180 tons Briketts Kr. 5,25, 5,75, 6,—. Stettin—nördl. Aarhus 1/160 tons Kohlen Kr. 5,— 5¼ ppt. Stettin—Rudkjöbing 80/120 tons Kohlen Kr. 5,— 5¼ ppt. Stettin—Südschweden min./max. 125 tons Roggen Kr. 5,25. Stettin—Svendborg 100 tons Soyaschrot Kr. 7,—. Stettin—Helsingfors & Wiborg 260 tons Gasreinigungsmasse geruchlos Fmk. 65,—, 70,— ca. 15./7. Stettin—Helsingör & Oslo 125 tons Gasreinigungsmasse geruchlos Kr. 8,—, 9,— per ton ppt. Stettin—Vesteras 1/150 tons Alteisen Kr. 7,— per ton ppt. Stettin—Vesteras 200 tons Alteisen Kr. 6½ per ton ppt. Stettin—Oxolösund ca. 200 tons Walzdraht Kr. 6,— per ton 10./7. Stettin—Strömsholm 150 tons Chamottesteine Kr. 6,—, 6½ ppt. Stettin—Vejlo 182 tons Eisenbleche & Stangeneisen Kr. 5¼ per ton Juli. Stettin—Kopenhagen 96 tons Stabeisen Kr. 5,50 per ton 10./7. Stettin—Aarhus 100 tons Stabeisen 6—12 m lang Kr. 5½ ppt. Stettin—Sonderburg 100 tons Stabeisen 6 m lang Kr. 5¼ ppt. Anklam—Southampton 150 tons Thonplatten 13/— 14/— ppt. Stepenitz—Bremen 120 cbm Bretter Rmk. 7½ per cbm. Stettin—Königsberg 150/180 tons Edelnkalk Rmk. 5,25 21./7.

Der Verkehr im Stettiner Hafen im Monat Juni.

Im Monat Juni betrug der seewärtige Schiffseingang insgesamt 556 Schiffe mit 769.457 cbm NR. Hiervon führten 384 Schiffe die deutsche, 68 die dänische, 4 die englische, 6 die finnische, 4 die griechische, 21 die holländische, 18 die norwegische, 47 die schwedische, je 1 Schiff die amerikanische, lettische und russische Flagge und 1 Schiff die Flagge von Panama.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche Häfen 117, Belgien 15, Danzig 10, Dänemark 139, England 26, Estland 7, Finnland 30, Holland 19, Lettland 11, Memel 4, Mittelmeerbahnen 4, Norwegen 16, Rußland 12, Schweden 88 Schiffe und je 1 Schiff aus Amerika, Italien, Japan und Spanien.

Der seewärtige Schiffsaustritt betrug im Monat Juni 1930 552 Schiffe mit 750.178 cbm NR., von denen 380 Schiffe die deutsche, 63 die dänische, 4 die englische, 5 die finnische, 4 die griechische, 18 die holländische, 16 die norwegische, 2 die russische, 57 die schwedische, je 1 Schiff die amerikanische und lettische Flagge und 1 Schiff die Flagge von Panama führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche Häfen 105, Belgien 2, Dänemark 203, Danzig 23, England 25, Estland 9, Finnland 38, Frankreich 2, Holland 20, Lettland 14,

Memel 3, Norwegen 5, Polen 4, Rußland 12, Schweden 84, Spanien 2 Schiffe und 1 Schiff nach Amerika.

Umgeschlagen wurden insgesamt 553.000 t und zwar

a) im Eingang:	387.000 t
hiervon entfallen auf	
Erze	154.000 t
Kohlen	73.000 t
Holz	42.000 t
Phosphate	23.000 t
Sojabohnen	10.000 t
Eisen	5.000 t
Alteisen	2.000 t
Heringe	2.000 t
b) im Ausgang:	166.000 t
hiervon entfallen auf	
Getreide	49.000 t
Zucker	21.000 t
Briketts	6.000 t
Alteisen	2.000 t
Papier	1.000 t
Zement	1.000 t

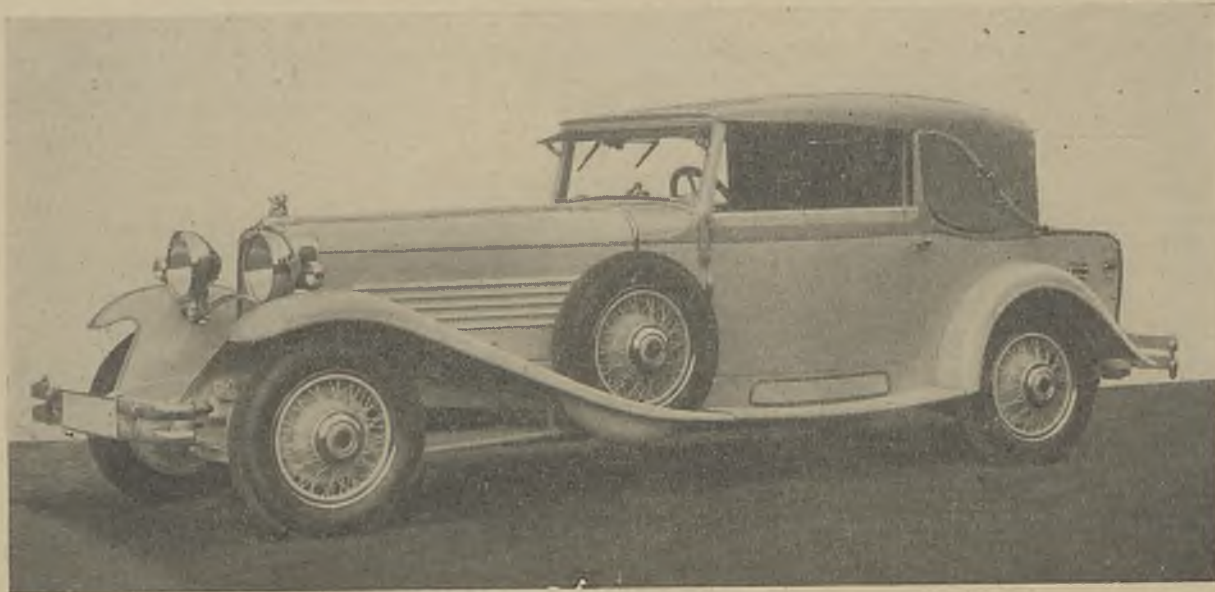
Neue Richtlinien im modernen Automobilbau.

Sucht man unter den Neuschöpfungen des Jahres 1930 nach den effektiv schönsten Wagen, — wobei mit „schön“ weniger ein Sammelsurium von Konzessionen an den Augenblicksgeschmack gemeint ist, ganz streng gefaßt und darüber hinaus sogar als „geschmackbildend“ statt „geschmackfolgend“ erfaßt werden soll —, so kommt man unter den vielen, die berufen aber nicht auserwählt wurden, unbedingt einmal zu dem Stoewer-Achtzylinder-Sport-Cabriolet 1930, das als Zwei- und als Viersitzer gebaut wird.

Ueber den Stoewer 16/80 an sich braucht man ja nicht viele Worte zu verlieren. Man weiß, daß das Stettiner Werk bei einer verhältnismäßig kleinen Produktion seit 30 Jahren Wagen von einer außergewöhnlichen Qualität liefert, man kennt die überraschenden Vorzüge dieses Achtzylinders, die unvergleichliche Straßenlage, die Federung, die Bremsen,

Der Mittelteil ist tief herabgezogen, — das bewirkt nach außen hin die lange, graziöse Linie der vorderen Kotflügel, die das Bild des ganzen Wagens beschwingen, — darüber hinaus aber ermöglicht es die größte Bequemlichkeit der Innensitze. Auf jedem Platz des Wagens kann auch der größte Mensch bequem seine Füße ausstrecken. Man wird auch nach stundenlangem Fahren nicht mehr die Steifheit aller Glieder spüren, die man — schauerhafte Erinnerung! — bei anderen Wagen oft genug gemerkt hat.

An die lange Motorhaube, die wagerecht aufgeteilt ist, schließt sich die abgeschrägte Schutzscheibe, die ihre Fortführung in dem niedrigen, leicht geschweiften Verdeck findet, das in seiner Linienführung die parabolische Ergänzung zu dem Schwung der Kotflügel bedeutet. Beim Viersitzer bildet der geräumige, metallabgesetzte Koffer den harmonischen Abschluß der Gesamtlinie, beim Zweisitzer die



die ganze hervorragende Präzision und Zuverlässigkeit dieses Wagens. Man kennt auch (und wer es nicht kennt, kann sich überall davon überzeugen) die Bequemlichkeit der Bedienung dieses Wagens, die Mühelosigkeit des Fahrens, die hohe Endleistung, die selbst Neulinge des Volants darin erzielen, (Fuhr nicht eine Dame, die erst seit kurzer Zeit den Führerschein hat, den Stoewer auf der schwierigen Sternfahrt nach Monte Carlo, bei der internationale Autocracks scheiterten, sicher zum Erfolg?)

Es ist erfreulich, daß die Stoewer-Werke darüber hinaus auch den Ehrgeiz haben, die schönsten Wagen zu bauen. Das neue Sport-Cabriolet, das anlässlich der Genfer Automobilausstellung — wo es zuerst erschien — von vielen in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften als eine Art Clou der gesamten Ausstellung bezeichnet wurde, frappt im ersten Augenblick durch die Neuartigkeit seiner Linienführung. Bewußt ist die strenge Geradheit, die eine Zeitlang Mode war, verlassen. Die starren Linien sind aufgelöst, leicht geschwungen. Bequemlichkeit und Schönheit gehen Hand in Hand.

flache Wölbung mit den überraschend bequemen Notsitzen, die nötigenfalls auch Raum für genügend Gepäck bieten. Das Cabriolet ist von einem einzigen in wenigen Augenblicken mühelos zu öffnen und wieder zu schließen, und es hat trotzdem genügend Festigkeit, daß man es auch nach vielen, vielen tausend Kilometern nicht als „Klappriolet“ ansprechen wird. — Die schöne Kühlerjalousie, die wirklich edle Linie der Scheinwerfer, und die vielen genau durchdachten Kleinigkeiten, Türgriffe, Polsterung der selbstverständlich verstellbaren Sitze, die übergroßen Ziernaben der Räder (alle Metallteile verchromt), die Schutzrasten unter den Türen und viele, viele Dinge, die man beim ersten Augenblick noch übersieht, die später bei Gebrauch erst auffallen, vervollständigen den Gesamteindruck, den man in die Worte fassen kann: der schönste, bequemste und zweckmäßigste Wagen im Jahre 1930. Eine Vereinigung von drei Eigenschaften, die man nicht oft feststellen kann, — und die auch mit einer seltenen Einstimmigkeit überall anerkannt wurde, wo der Wagen bisher in Erscheinung trat.

K. G. Werner.

Leopold Ewald, Steffin.

Spedition, Import, Export, Lagerung,

Die Firma gehört zu den führenden Häusern der Branche und steht mit an erster Stelle.

Der Ursprung dieses altbekannten Hauses reicht bis in die erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts zurück. Es ist aus dem Speditions- und Schiffahrtsgeschäft D. Witte hervorgegangen. Der damalige Inhaber übertrug diese Firma, nachdem er sich 1854 zur Ruhe setzte, seinem langjährigen Disponenten und Geschäftsführer Leopold Ewald, der später die Firma unter eigenem Namen weiterführte.

Nach dem Tode dieses tatkräftigen Mannes trat sein Sohn Alexander das Erbe an welcher mit zielbewußter Energie den Wirkungskreis des Geschäftes erweiterte.

Seit dem Jahre 1904 ist Leopold Ewald, der Enkel des Begründers, das Oberhaupt des alten Hauses, das er ganz

Versicherung, Zollabfertigung, Inkasso.

im Sinne seiner Vorfahren, auf streng solider Basis und doch im Geiste der vorwärtsstrebenden Zeit weiterführt.

In der ersten Zeit ihres Bestehens hatte die Firma neben dem Speditionsgeschäft noch die Vertretung der ersten zwischen Stettin und St. Petersburg verkehrenden eisernen Rad-dampfer „Trave“ und „Neva“.

Die Tätigkeit der Firma umfaßt alle Zweige des modernen Speditionsgeschäftes und sie verfügt über ausgedehnte Transitlager im Freibeizirk sowie über verschiedene Lager in der Stadt selbst.

Im Jahre 1929 konnte die Firma auf ihr 75 jähriges Bestehen zurückblicken und der gute Ruf, den die Firma nicht nur in Deutschland sondern auch im Auslande genießt, ist die beste Gewähr für ein weiteres Blühen und Gedeihen.

Kraftwagen-Reparaturen.

Was muß der Kraftwagenbesitzer bei Erteilung eines Reparatur-Auftrages beachten?

Von Oberingenieur Franz Stoltze.

Streitigkeiten mit der Reparaturwerkstatt über die Höhe der Rechnung, über den Umfang und die Güte der ausgeführten Arbeiten gehören gerade nicht zu den Seltenheiten. Ich möchte daher auf Grund meiner Erfahrungen die Frage, was der Auftraggeber alles bei Erteilung eines Auftrages zu beachten hat, kritisch beleuchten.

Schon die Wahl der Werkstatt wird oftmals gewisse Schwierigkeiten bereiten. Ist die oder jene Werkstatt in der Lage, die Reparaturen an meinem Wagen der Marke X auszuführen oder nicht? Die meisten Werkstätten in den Großstädten übernehmen ja die Reparaturen jeder Marke. Bei den Bekannteren, in großen Serien hergestellten Fabriken, dürften ja auch die Schwierigkeiten hinsichtlich der Wahl der Werkstätten geringer sein. Hegt man aber bezüglich der Vertrauenswürdigkeit oder Leistungsfähigkeit Zweifel, so ist es zweckmäßig, zum mindesten beim umfangreichen Arbeiten —, sich von der Werkstatt Referenzen über ausgeführte Arbeiten geben zu lassen und sich bei diesen erst über die Art und Weise, wie die Werkstatt arbeitet, zu erkundigen. Viele Werkstätten bezeichnen sich als Spezialunternehmungen für bestimmte Marken. Sie werden vielfach von Meistern geleitet, die in den betreffenden Werken tätig waren und bezüglich des betreffenden Fabrikates besonders große Erfahrungen besitzen. Bei derartigen Spezialwerkstätten wird man im allgemeinen keine Gefahr laufen, schlecht bedient zu werden, zu mindestens in technischer Hinsicht. Dasselbe gilt von den Werkstätten, die von den verschiedenen Automobilwerken in vielen Großstädten eingerichtet worden sind. Letztere sind fast durchweg technisch und kaufmännisch einwandfrei organisierte Großbetriebe, die der Leitung ihrer Stammhäuser unterstehen, sich die in diesen gemachten Erfahrungen zunutze machen und in jeder Hinsicht auf der Höhe sind. Hiermit soll aber keineswegs ein abfälliges Urteil über die anderen kleineren Werkstätten gefällt werden. Es gibt unter diesen eine sehr große Anzahl, die ihre Arbeiten ebenso gut ausführen, in Güte der Ausführungen diesen großen Fabrikwerkstätten in nichts nachstehen. Die richtige Wahl zu treffen, wird, wie gesagt, nicht immer leicht sein, die Erteilung eines Auftrages ist immer mehr oder weniger eine Gefühls- und Vertrauenssache.

Wie verhält es sich nun mit der Höhe der Kosten in den Werkstätten verschiedener Größen? Die Preise für die benötigten Ersatzteile werden, jedenfalls in den reell geleiteten Werkstätten, immer dieselben sein. Wenn auch nur ein Teil der Automobilfabriken richtige Ersatzteilpreislisen herausgibt, während sich der andere Teil auf die Herausgabe von Ersatzteilkatalogen ohne Preise beschränkt, so unterliegen ja die Ersatzteilpreise in den einzelnen Fabriken bestimmten Normen. — Leider muß an dieser Stelle erwähnt werden, daß die Ersatzteilpreise einzelner Fabriken für bestimmte Typen eine Höhe haben, die vielfach nicht berechtigt ist, und die den Preis selbst nicht allzu umfangreicher Reparaturen in ganz bedeutendem Maße beeinflussen. Für die Ausbreitung des Kraftfahrzeugverkehrs wäre eine Änderung dieser Methode dringend zu wünschen. Im Gegensatz hierzu muß ich andererseits auf die sehr mäßigen Preise der Ersatzteile einiger deutscher und amerikanischer Fabriken der billigen Marken hinweisen, während andererseits wieder die teuren amerikanischen Marken teilweise außerordentlich hohe Ersatzteilpreise aufweisen. Die Entwicklung ist also nicht einheitlich. In richtiger Erkenntnis des Umstandes, daß der Dienst am Kunden nicht mit dem Verkauf des Wagens an den Kunden aufhört, sondern hier erst beginnt, weist diese eine Kategorie der Firmen auf die niedrigen Ersatzteilpreise und weiter auf die sehr mäßig zu nennenden Montagefestpreise bei vorkommenden Reparaturen hin. Dies sei der deutschen Automobilindustrie zur Nachahmung wärmstens empfohlen! Was ausländische Firmen können und deutsche in einigen Fällen versuchen, muß der deutschen Industrie durchweg möglich sein. Hier sehe ich die Möglichkeit, der starken, immer stärker werdenden Einfuhr ausländischer Wagen einen Damm entgegenzusetzen. Es würde der deutschen Industrie ein ganz außerordentliches Uebergewicht verleihen, wenn sie beim Kauf des Wagens angeben könnte, daß evtl. später notwendig werdende Reparaturen zu niedrigen Festpreisen ausgeführt werden würden. Solche Einrichtung würde den Sinn mancher Liebhaber ausländischer Wagen ändern und ihn zugunsten des inländischen Fabrikates beeinflussen.

Die Montagelöhne, die einzelnen Stundenlohnsätze, sind in den großen und größten Werkstätten meistens höher als in den kleineren. Die Berechtigung dieser höheren Löhne kann diesen Großwerkstätten nicht abgesprochen werden. Die Organisation des technischen und kaufmännischen Betriebes erfordert Kosten, die natürlich untergebracht und auf die Stundenlöhne prozentual verteilt werden müssen. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß diese Großwerkstätten teurer arbeiten müssen. Die guten maschinellen Einrichtungen der Werkstätten, Vorrichtungen, Spezialkenntnisse der Meister und Arbeiter, starke Unterteilung der Arbeit bewirken in vielen Fällen eine Verkürzung der Arbeitszeit, so daß ein gewisser Ausgleich vorhanden ist und letzten Endes die Arbeit in einer solchen Großwerkstatt auch nicht teurer zu kommen braucht, als in der kleinen.

Ist Ihre Wahl nun auf eine bestimmte Werkstatt gefallen, dann heißt es, mit vollkommener Klarheit alles das festzulegen, was zu einer reibungslosen Abwicklung des nun zwischen Ihnen und der Werkstatt zu tätigen Geschäfts notwendig ist. Vielfach werden dem Geschäftsabschluß allgemein gültige Liefer- und Ausführungsbedingungen zugrunde gelegt. Lesen Sie sich solche Bedingungen gut durch und schalten Sie die Punkte, die Ihnen nicht klar erscheinen, ganz aus.

Klarheit muß vor allem herrschen über die Kostenfrage. Die einfachste Klärung ist die Abgabe eines verbindlichen Kostenanschlages durch die Werkstatt. Das ist für Sie als Kaufmann etwas selbstverständliches, nicht war? Sie sagen sich, ich habe ein Recht darauf, zu wissen, was die Arbeit kostet, über die ich einen Auftrag erteilen will. Sie haben unbedingt recht. Aber nun hören Sie, was Ihnen von seiten der Werkstatt hiergegen nicht alles eingewendet wird: Das ginge aus verschiedenen Gründen nicht, der Umfang der Arbeiten könne nicht im voraus bestimmt werden, es könnte höchstens ein unverbindlicher Kostenanschlag abgegeben werden, man könne sich schon darauf verlassen, daß man gut und billig bedient werde u. a. m. Kehren Sie sich nicht an diese Ausflüchte und bleiben Sie bei Ihrem Verlangen, einen verbindlichen Kostenanschlag zu erhalten. Ein unverbindlicher Kostenanschlag kann Ihnen höchstens eine Zusammenstellung der Fehler an Ihrem Wagen bieten, — sonst aber nichts, denn die unverbindlich angegebene Anzahl der Montagestunden, die um jeden Hundertsatz überschritten werden kann, bietet Ihnen nicht die geringste Sicherheit und Klarheit — ein solcher unverbindlicher Kostenanschlag ist für Sie als Konsument wertlos. An dieser Stelle sei erwähnt, daß Ueberschreitungen der Kostenanschlüsse bis zu 10% als zulässig angesehen werden können.

Nicht immer wird es aber möglich sein, nur auf Grund einer äußeren Besichtigung einen solchen verbindlichen Kostenanschlag anfertigen zu können. Innere Fehler — z. B. im Motor, in der Hinterachse — können in ihrem Umfang nicht einwandfrei durch Feststellung nur von außen bestimmt werden. Dazu bedarf es einer teilweisen, seltener gänzlichen Zerlegung des betreffenden Organs. Lieber riskieren Sie aber ein paar Montagestunden zur einwandfreien Feststellung des Umfanges der Reparatur, als daß Sie sich mit unverbindlichen Mutmaßungen über die Höhe der Kosten abspesen lassen.

Lassen Sie sich den Kostenanschlag in verbindlicher, schriftlicher Form erteilen, möglichst so, daß die Kosten für die Reparatur eines jeden Organs z. B. Motor, Vorderachse, Lenkung, Hinterachse usw. gesondert aufgeführt werden, und zwar getrennt nach der Anzahl der erforderlichen Lohnstunden und Materialien. Jede fachmännisch gut geleitete Werkstatt muß in der Lage sein, einen Kostenanschlag in dieser Form abgeben zu können, allerdings wird sie es selten freiwillig tun, sondern nur auf Verlangen. Vielfach werden Sie durch Vergleich mit früheren Reparaturrechnungen oder gefühlsmäßig feststellen können, ob der Kostenanschlag in seiner Höhe berechtigt ist. Eine solche Feststellung wird erleichtert, wenn der Kostenanschlag, wie in vorstehenden Zeilen beschrieben, detailliert ausgearbeitet worden ist. Glauben Sie aber über die Angemessenheit des Preises dieser oder jener Arbeit im Zweifel zu sein, dann bedienen Sie sich der Hilfe eines bewährten Sachverständigen, natürlich nur bei umfangreicheren Arbeiten. Dieser ist ohne weiteres in der Lage, die Angemessenheit solcher Kostenanschlüsse feststellen zu können.

Sind Sie mit dem Kostenanschlag, seinem Umfang und seiner Höhe einverstanden, dann bestätigen Sie dies der Werkstatt schriftlich und lassen sich schriftlich gegenbestätigen, daß die genannten notwendigen bzw. im Kostenanschlag aufgeführten Arbeiten ohne Nachforderung zum Preise von so und soviel Mark ausgeführt werden. Vereinbaren Sie aber auch mit der Werkstatt die Zahlungsbedingungen. Kleinere Werkstätten werden vielfach zur Beschaffung notwendiger Ersatzteile eine Abschlagszahlung verlangen. Hiergegen ist nichts einzuwenden, wenn die Abschlagszahlung tatsächlich zur Anschaffung von Ersatzteilen angewendet wird. Eine diesbezügliche Kontrolle würde manchmal wünschenswert sein.

Vereinbaren Sie weiterhin mit der Werkstatt den Liefertermin. Ueberschreitungen der Termine gehören nicht zu den Seltenheiten. Kalkulieren Sie deshalb einen gewissen Sicherheitskoeffizienten ein. Konventionelstrafen für Ueberschreitung der Liefertermine werden zweckmäßig nur bei solchen Fahrzeugen angebracht sein, deren Entziehung aus dem Betrieb mit großen Widerwärtigkeiten und Kosten verknüpft ist. Vergewissern Sie sich — und lassen Sie sich das schriftlich bestätigen —, daß Ihr Wagen während der Dauer der Reparatur in den fremden Räumen gegen Feuer und Diebstahl versichert ist. Viele Werkstätten suchen sich von einer solchen Haftung zu befreien durch Aushänge in der Werkstatt, die solche Haftung ausschließen. Wenn man auch über die Berechtigung solcher Aushänge verschiedener Meinung sein kann — das Gericht hat vielfach derartige Aushänge als nicht die Haftung ausschließend angesehen —, so ist eine Klärung der Haftungsfrage vorher doch zu empfehlen. Die Versicherungsprämie für das einzelne Fahrzeug ist niedrig, also lieber vorher ein paar Mark für die Versicherung zahlen, als nachher sich wochenlang vor den Gerichten herumzstreiten und schließlich doch nichts dabei zu erreichen.

Achten Sie auch darauf, daß die Werkstatt in den etwa dem Auftrag zugrunde gelegten Reparaturbedingungen, die Ihnen zur Unterschrift vorgelegt werden, nicht etwa die Schadensersatzpflicht ihrer Angestellten für von Ihnen verursachten Schäden an Ihrem Wagen ausschließt. Ist das der Fall, dann werden Sie, jedenfalls in den meisten Fällen, das Nachsehen haben. Es wird vielfach eingewendet, daß solche scharfen, die Schadensersatzpflicht ausschließenden Bedingungen notwendig wären, da der Gewinn der Werkstatt nicht

im Verhältnis zum Schaden steht. Nun wohl, welcher Schaden entsteht aber dem Konsumenten, wenn sein Wagen entzwei gefahren wird? Ist der etwa geringer? Durch den Ausschluß der Schadensersatzpflicht wird das Verantwortungsgefühl der Werkstatt ganz ausgeschaltet — und das soll doch nicht beabsichtigt sein.

Bei der Uebergabe des zu reparierenden Wagens lassen Sie in Ihrer Gegenwart ein Verzeichnis aller am Wagen befindlichen losen oder angeschraubten Teile, Werkzeuge, Kissen, Decken, Reifen usw. anfertigen. Dies macht jede größere Werkstatt sowieso, kleinere Werkstätten aus eigenem Antrieb meistens nicht. Eine Kontrolle des Zubehörs in Ihrer Gegenwart wird nie von Schaden sein, bekommen Sie doch selbst einen Ueberblick über das, was im Wagen vorhanden ist, was doppelt interessant ist in dem Fall, wenn der Wagen nicht von Ihnen selbst bedient wird, sondern unter der Obhut eines Fahrers steht.

Stellen Sie den Kilometerstand des Tachometers bei Ablieferung des Wagens an die Reparaturwerkstatt fest, im Beisein des Meisters; es sind schon vielfach über unzulässige Fahrten des Werkstättenpersonals Streitigkeiten entstanden, und da ist es gut, wenn man den Stand kennt. Andererseits können Sie feststellen, wieviel Kilometer der Wagen nach Beendigung der Reparatur eingefahren wurde, welche Feststellung besonders bei Motorreparaturen für Sie von Interesse ist. Auch die Feststellung der im Tank befindlichen Brennstoffmenge wird vielfach von Nutzen sein. Am besten ist es, Sie liefern Ihren Wagen mit möglichst wenig oder gar keinem Brennstoff zur Reparatur ab.

Ich will mich über die juristische Auslegung der Pflichten sowohl der Werkstatt als auch des Konsumenten nicht weiter auslassen, als es in vorstehenden Zeilen schon geschehen ist. Jedenfalls möchte ich sowohl im Interesse des Konsumenten als auch der Werkstatt dringend davon abraten, oberflächliche Abmachungen zu treffen. Im Gegenteil, die Abmachungen sollen, um späteren Streit zu vermeiden, der den Konsumenten verärgert und der Werkstatt nur schadet, so präzise wie möglich abgefaßt werden, nicht nur zugunsten des einen oder anderen — gedruckte Liefer- und Reparaturbedingungen verfallen ja leicht in diesen Fehler —, sondern korrekt im richtigen Sinne des Wortes, wie es einem wohlstandigen Kaufmann ziemt und wie es der wahre Sinn des Dienstes am Kunden ist.

Paul Körner

STETTIN



Herings- Import und Export

Eigene Kühlhaus-Anlagen

Telegramm-Adresse: „Peka“
Fernsprecher: Sammelnummer 35161

C. F. Weber

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken A.-G.
Teerdestillation, Asphalterzeugnisse

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle

Hagen & Co.

Gegr. 1853
Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

Stettiner Träger- u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

Fischer & Schmidt

Buchdruckerei, Steindruckerei, Buchbinderei

21666

Gr. Wollweberstr. 13